

Dirassat & Abhath
The Arabic Journal of Human
and Social Sciences



مجلة دراسات وأبحاث
المجلة العربية في العلوم الإنسانية
والاجتماعية

EISSN: 2253-0363
ISSN : 1112-9751

الشغب الجوي بين القانون والواقع

Aerial Riot between law and reality

هارون أوروان Haroun Ourouane

أستاذ محاضر قسم "أ"، جامعة المدية، كلية الحقوق والعلوم السياسية.

Maître de Conférences "A", *Université de Médéa, Faculté de Droit et des Sciences Politiques.*

ourouane.haroun@univ-medea.dz

تاريخ القبول : 2022-06-01

تاريخ الاستلام: 2022-04-06

الملخص باللغة العربية:

في حالات كثيرة نجد أن بعض الأشخاص يرتكبون أفعالا غير مشروعة تهدد السلامة الجوية دون أن تكون لديهم خلفية أو نية مسبقة تبرر ذلك، بحيث يقومون بمجموعة من التصرفات الشاذة وغير العادية أثناء تواجدهم على متن الطائرة فيعرقلون مهام الطاقم المشرف عليها ويزعجون باقي الركاب، هذه التصرفات أصبحت تعرف في مجال الطيران المدني بمصطلح "الشغب الجوي".

الكلمات المفتاحية: الطيران المدني، الشغب الجوي، الركاب المشاغبين، منظمة الطيران المدني.

Abstract:

In many cases, we find that some people commit illegal acts that threaten air safety without having a background or prior intention to justify that, so that they perform a range of abnormal and unusual behavior while on the plane, obstructing the tasks of the supervising crew and disturbing the rest of the passengers, these behaviors have become In the field of civil aviation, it is known as "aerial riot"

Keywords: Civil aviation, air riots, unruly passenger, civil aviation organization

يستعمل مصطلح "الراكب المشاغب" في مجال الطيران المدني الدولي للدلالة على ذلك الراكب الذي لا يحترم قواعد السلوك في المطار أو على متن الطائرة أو لا يتقيد بتعليمات الموظفين، فيؤدي ذلك إلى الإخلال بحسن النظام والانضباط في المطار أو على متن الطائرة، أو استخدام الراكب للمخدرات، أو التحرش الجنسي، أو الاعتداء الجسدي أو اللفظي، أو القيام بتهديد الركاب أو الطاقم العامل بالمطار أو الطائرة. وقد صنفت منظمة الطيران المدني الدولي (O.A.C.I) ظاهرة الشغب الذي يحدثه ركاب الطائرة في المرتبة الثالثة من بين الأسباب السبعة التي اعتبرتها المنظمة أنها تشكل أهم أنواع تهديدات الطيران المدني، ولعل الاحصائيات التي تسجلها مختلف الهيئات الفاعلة في هذا الميدان لخبر دليل على خطورة هذه الظاهرة، حيث سجلت آخر الاحصائيات (10845) حالة شغب خلال سنة 2015، أي بمعدل حادث في كل 1205 رحلة جوية.

ونجد أن أهم النصوص القانونية التي عالجت هذه الظاهرة وحاولت التصدي لها هي اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في

مقدمة:

تتعدد العوائق والصعوبات التي تقف في مواجهة تحقيق السلامة الجوية، فعلى غرار الظروف الطبيعية والمناخية، نجد أن العنصر البشري يشكل في كثير من الأحيان خطرا عليها، من خلال ارتكاب بعض التصرفات والممارسات التي من شأنها تعريض سلامة الطائرة للخطر، مثل القيام بالاستلاء على الطائرة بطريقة غير مشروعة أو القيام بأعمال إرهابية وتخريبية بغرض تحقيق أهداف سياسية أو إيديولوجية معينة.

كما أننا نجد في حالات كثيرة أن بعض الأشخاص يرتكبون أفعالا غير مشروعة تهدد السلامة الجوية دون أن تكون لديهم خلفية أو نية مسبقة تبرر ذلك، بحيث يقومون بمجموعة من التصرفات الشاذة وغير العادية أثناء تواجدهم على متن الطائرة فيعرقلون مهام الطاقم المشرف عليها ويزعجون باقي الركاب، هذه التصرفات أصبحت تعرف في مجال الطيران المدني بمصطلح "الشغب الجوي"، أما الشخص الذي يرتكبها فيطلق عليه تسمية "الراكب المشاغب".

الطائرات والتي تصل إلى حد من الخطورة يمكن أن تهدد سلامة الطائرة ككل.

وبالرغم من صعوبة التعريف الحرفي لهذه العبارة إلا أننا نجد بعض المؤلفين يتعرضون لذلك، فعبر عنها البعض بأنها مجموعة التصرفات المشينة اجتماعية ذات الطبيعة الاجرامية، كما اعتبرها البعض بانها تلك التصرفات غير المتعمدة والتي تشكل خطرا على طاقم الطائرة وعلى باقي الركاب، كما أنها تهدد سلامة الطائرة ككل، فالغضب الجوي يعبر حسب البعض عن ذلك السلوك المادي الذي يجعل الراكب خارج نطاق السيطرة تماما من خلال قيامه باعتداءات جسدية ضد الركاب وأعضاء الطاقم، مما يتسبب في أضرار وإصابات متفاوتة الخطورة، وعلى هذا الأساس فإن عبارة الغضب الجوي تفسر الجانب العنيف في هذه الظاهرة.

أما مصطلح الراكب غير المنضبط "Unruly passenger" أو ما يطلق عليه باللغة الفرنسية تسمية "Passager indiszipliné" فإنه يطلق على ذلك الراكب الذي يصعب التحكم فيه والسيطرة عليه، كما أن المفهوم اللغوي لهذه العبارة يدل كذلك على كل راكب لا يلتزم بقواعد السفر، سواء كان مصدر هذه القواعد القانون أو كانت مجرد تعليمات صادرة عن الطاقم المشرف على الرحلة.

ويعبر مصطلح الراكب المشاغب "disruptive" أو "perturbateur" بالفرنسية، عن ذلك الراكب الذي يسبب مشاكل أو اضطرابات خلال فترة الرحلة، وذلك من خلال ارتكاب تصرفات غير مشروعة أو خرق قواعد قانونية، ولعل هذا التعبير له دلالة أكثر من سابقه وذلك لأنه يعطي لهذه الظاهرة مفهوماً أوسع وأشمل¹.

ومهما كانت التسمية التي يعبر بها عن هذه الظاهرة، فإننا نلاحظ أنه بالرغم من الانتشار المتزايد لها في عالم الطيران المدني في العصر الحديث، وبالرغم من الاستخدامات المتكررة للعبارة الدالة عليها من قبل كل المتدخلين والفاعلين في مجال الطيران المدني، إلا أن مفهومها لازال يشهد الكثير من الغموض، فمحاولة إعطاء تعريف قانوني دقيق وشامل لها يصادفه العديد من الصعوبات العلمية والعملية ولعل ذلك راجع لعديد الأسباب تتمثل أساسا في صعوبة حصر كل التصرفات والسلوكيات التي يمكن تكييفها على أنها ذات

طوكيو في 14/9/1963 والتي تبنتها غالبية الدول من خلال تشريعاتها الداخلية، غير أنه ونظرا لتفاقم هذه الظاهرة وتزايد عدد الحوادث الخطرة على متن الطائرات المدنية خاصة خلال السنوات الاخيرة أصبحت بنود هذه الاتفاقية عاجزة عن توفير إطار قانوني متكامل يحد من هذه الظاهرة التي أصبحت تهدد السلامة الجوية بصورة جدية وتشكل خطرا على أمن وممتلكات الأشخاص.

ونتيجة لذلك اعتمد المجتمع الدولي اتفاقية جديدة جسدها من خلال بروتوكول مونتريال سنة 2014، وذلك بقصد تغطية الثغرات التي عرفتها الاتفاقية السابقة ومحاولة استيعاب كل ابعاد ظاهرة الشغب على متن الطائرة والتصدي لكل الاشكالات القانونية التي تثيرها.

سنحاول من خلال هذه المساهمة تسليط الضوء على مختلف الجوانب القانونية لظاهرة الشغب على متن الطائرات من خلال الكشف عن أصولها وأبعادها، والوقوف على مختلف الأطر القانونية التي حاولت التصدي لها وتبيان مدى فاعليتها ونجاحتها في الحد من تأثيراتها السلبية.

المحور الأول: التأصيل القانوني لظاهرة الشغب الجوي أولا- تعريف ظاهرة الراكب المشاغبين:

يتم التعبير عن هذه الظاهرة باستعمال مصطلحات وعبارة مختلفة، فيعبر عنها باللغة الإنجليزية بتعبير "unruly passenger" أو "disruptive passenger" أو كما يحلو للبعض تسميتها بـ "air rage" أما باللغة الفرنسية فيطلق عليها تسمية "passager perturbateur" أو "passager indiszipliné" وكذلك عبارة "la rage de l'air" والتي تعني باللغة العربية الغضب الجوي.

وقبل الخوض في مناقشة المفهوم التقني لهذه الظاهرة، سنحاول أولا الوقوف عند المدلول الحرفي واللغوي لمختلف المصطلحات التي يتم التعبير بها عن الظاهرة محل الدراسة، إذ أننا نجد ثلاث أهم عبارات تستخدم غالبا في هذا الصدد:

فبالنسبة لعبارة الغضب الجوي أو ما يطلق عليه بالإنجليزية تسمية "air rage" هو تعبير من صنع وسائل الاعلام خلال سنوات التسعينات ويستعمل عادة للدلالة على مختلف التصرفات العنيفة التي يرتكبها المسافرون على متن

يرفض اتباع تعليمات موظفي المطار أو أفراد طاقم الطائرة، وبالتالي فإنه من خلال سلوكه يزعج حسن النظام والانضباط في المطار أو على متن الطائرات⁴.

ومن جهته ذهب الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الاياتا) في محاولته لتعريف هذه الظاهرة إلى اعتماد أسلوب التعداد، بحيث أورد على سبيل المثال لا الحصر قائمة من الأفعال اعتبرها تدخل ضمن نطاق التصرفات غير المنضبطة والتي قد تغل بالنظام داخل الطائرة وتهدد سلامتها، ومن هذه الأفعال نذكر⁵:

- الاستهلاك غير المشروع للمواد المخدرة.
- رفض الامتثال لتعليمات السلامة، (مثل عدم الامتثال لتعليمات وإرشادات طاقم الطائرة، كربط حزام الأمان، عدم التدخين، إيقاف الأجهزة الإلكترونية أو قيامه بعرقلة وتعطيل إعلانات السلامة التي يتم عرضها على متن الطائرة).
- مشادات كلامية مع أفراد الطاقم أو الركاب الآخرين.
- مواجهة جسدية مع أفراد الطاقم أو الركاب الآخرين.
- الركاب غير المتعاونون (وكمثال على ذلك التدخل في مهام الطاقم، رفض الانصياع وتبعية التعليمات عند ركوب أو مغادرة الطائرة).
- توجيه تهديدات (ويشمل جميع أنواع التهديدات، سواء كانت موجّهة ضد شخص، كالتهديد بضرب واصابة شخص ما، أو تهدف إلى إثارة البلبلة والفوضى، مثل التهديد بوجود قنبلة، أو ببساطة أي سلوك تهديدي يمكن أن يؤثر على سلامة الطاقم والركاب والطائرة).
- الاعتداء الجنسي أو التحرش أو أي تصرف مشابه له.
- أي نوع آخر من السلوك المشاغب (مثل: الصراخ، الأزعاج، الركل وضرب الرؤوس على ظهر المقعد... إلخ).

وقد حاول السيد (Weber) مدير المكتب القانوني لمنظمة الطيران الدولي (I.C.A.O) من جهته تعريف ظاهرة الشغب من خلال تعداد مختلف الأفعال المرتكبة على متن الطائرة والتي تشمل أنواع الجرائم أو الأفعال غير المنضبطة كالاغتياب على أعضاء الطاقم أو الركاب الآخرين، نشوب مشادات ومواجهات بين الركاب في حالة سكر. التحرش الجنسي والاعتداء على أفراد الطاقم من الإناث، الاستهلاك غير المشروع للمخدرات على متن الطائرة (بما في ذلك عن طريق الحقن)، رفض

طبيعة غير منضبطة، وبالتالي إخضاعها لمختلف القواعد الموضوعية والاجرائية الردعية، وذلك لأن هذه التصرفات هي عبارة عن وضعيات واقعية مختلفة.

ولكن بالرغم من هذه الصعوبات التي تواجهها عملية تعريف ظاهرة الركاب المشاغبين إلا أننا نجد عددا لا بأس به من المحاولات الرامية إلى ضبط مفهوم هذه الظاهرة وحصر أبعادها من الناحية القانونية، وقد تنوعت هذه المحاولات واختلفت، ومرد ذلك هو اختلاف العناصر التي حاول كل تعريف ابرازها والتركيز عليها.

فاعتبر بعض المؤلفين ان هذه الظاهرة تشمل مجموعة التصرفات الشاذة وغير العادية التي يرتكبها المسافر على متن الطائرة بحيث يعرقل مهام طاقم الطائرة ويقوم بإزعاج باقي الركاب، أو يجعل من خلال تصرفاته سلامة الطائرة في خطر.

أما منظمة الطيران المدني الدولي (I.C.A.O) فقد عرفت ظاهرة الركاب المشاغبين بأنهم "الركاب الذين لا يحترمون قواعد السلوك على متن الطائرات أو إتباع تعليمات أعضاء الطاقم وبالتالي فهم يعرقلون النظام الجيد والانضباط على متن الطائرة"².

وقد رافع السيد اليخاندررو بييرا مقرر اللجنة الفرعية الخاصة للجنة القانونية المعنية بتحديث اتفاقية طوكيو لسنة 1963 على ضرورة توسيع مفهوم ظاهرة الركاب المشاغبين ليشمل كل شخص يكون على متن الطائرة ويقوم بتصرفات غير منضبطة بما فهم أفراد طاقم الطائرة، باعتبار أن مصطلح "الركاب" يستعمل للدلالة على المسافرين الذين يستقلون الطائرة خلال رحلة معينة، بيد أن التجربة قد أثبتت أن أفراد الطاقم قد يخفقون أيضا في احترام قواعد السلوك على متن الطائرات وبالتالي قد يتحولون إلى عناصر مشاغبة أو غير منضبطة، وعلى هذا الأساس فإنه من الأجدر استخدام مصطلح "الأشخاص المشاغبون كبديل عن "الركاب المشاغبون"، أو استعمال تعبير "السلوك المشاغب أو غير المنضبط على متن الطائرات"³.

وقد جاء تعريف هذه الظاهرة ضمن مقتضيات الملحق رقم 17 لاتفاقية شيكاغو لسنة 1944 والخاصة بالطيران المدني الدولي، حيث اعتبرت أن الراكب المشاغب هو ذلك الراكب الذي لا يحترم قواعد السلوك في المطار أو على متن طائرة أو

نتيجة لظروف نفسية وذهنية سنأتي على ذكرها خلال هذه الدراسة، أما العمل الإرهابي فغالبا ما يكون الهدف من ورائه السعي لتحقيق أهداف سياسية أو أيولوجية معينة.

-ظاهرة الشغب الجوي تشمل كل الاعمال غير المشروعة والتصرفات غير المنضبطة سواء تلك المتعلقة بمخالفة قواعد قانونية وتنظيمية مكتوبة، أو مخالفة تعليمات وارشادات الأشخاص المشرفين على الرحلة الجوية، سواء مستخدمي المطار أو طاقم الطائرة.

-ظاهرة الشغب الجوي لا تقتصر على تلك الأعمال غير المشروعة التي تمارس على متن الطائرة فحسب، بل تمتد لتعبر عن كل التصرفات التي ترتكب حتى في المطارات سواء عند التسجيل او في قاعة الإقلاع.

ثانيا- أسباب ظاهرة الركاب المشاغبين وتأثيراتها على سلامة الطيران المدني:

1- أسباب ظاهرة الركاب المشاغبين:

كثيرة ومتنوعة هي الأسباب التي تدفع المسافرين على متن الطائرة لارتكاب أعمال توصف بأنها غير منضبطة، وغالبا ما تكون هذه الأسباب متعددة ومتراصة فيما بينها يصعب تأصيلها ومعرفة مصدرها الحقيقي.

ففي دراسة أجرتها جامعة (London Guildhall) ⁷ شملت 197 شركة طيران، حاولت من خلالها الوقوف على رأي شركات الطيران من الدوافع الحقيقية لأعمال الشغب على متن الطائرات، أسفرت النتائج على أن أهم أسباب الشغب الجوي تتمثل في:

- تناول المفرط للمشروبات الكحولية (88%).
- الشخصية المتطلبة والعصبية لبعض الركاب (81%).
- تأخر الرحلات (78%).
- القلق المترتب على السفر عبر الجو (75%).
- حظر التدخين (70%).
- ضيق المكان المخصص للركاب في مقصورة الطائرة (66%).
- مشكلة التعامل مع الامتعة اليدوية داخل مقصورة الطائرة (59%).
- سوء تعامل طاقم الطائرة مع الركاب (51%).

الامتناع عن التدخين أو تعاطي الكحول وغير ذلك من التصرفات غير المنضبطة والسلوكيات المشاغبة⁶.

من خلال استقراءنا لمختلف التعاريف التي استعرضناها وأخرى لم يسعنا المجال لتناولها في هذا المقام، نلاحظ أنه وبالرغم من عدم اتفاقها على تعريف واحد لهذه الظاهرة، إلا أنها لا تختلف كثيرا حول العناصر المكونة لظاهرة الشغب الجوي، والتي يمكن عرضها فيما يلي:

-ظاهرة الشغب الجوي هي عبارة عن تصرفات ترتكب من طرف المسافرين الذين يستقلون الطائرة، وبهذا يستثنى من ذلك كل مستخدمي المطار وكذا الأعضاء المكونين لطاقم الطائرة، وفي هذا الصدد نشير إلى أننا لا نتفق مع الاتجاه القائل بضرورة توسيع مفهوم هذه الظاهرة ليشملهم، وتبرير قولنا هو أن هذه الطائفة لها نظامها القانوني الخاص والكفيل بردع مختلف الأفعال غير المشروعة أو التجاوزات التي تصدر من طرفهم، بالإضافة إلى ذلك فإن التجربة أثبتت أن أفعال الشغب نادرا ما تقع من طرف هؤلاء، وذلك لأن أسبابها التي سنتناولها خلال هذه الدراسة تنتفي لديهم، كما أن المؤسسات الفاعلة في هذا المجال سواء تلك المكلفة بتسيير المطارات أو شركات الطيران غالبا ما تضع شروط قاسية للتوظيف وتختار موظفيها بعناية كبيرة، ولعل أهم هذه الشروط هو مدى قدرة الشخص على الانضباط والتقييد بمختلف قواعد واخلاقيات المهنة.

-ظاهرة الركاب المشاغبين تفترض أن التصرفات التي يقوم بها هؤلاء الأشخاص تشكل خطرا محتملا يهدد سلامة الركاب أو سلامة طاقم الطائرة أو حتى سلامة الطائرة في حد ذاتها، وفي هذا الصدد نشير إلى أن ظاهرة الشغب الجوي تتأرجح بين تلك التصرفات العرضية البسيطة التي لا تحمل تهديدا للسير العادي للرحلة الجوية وتلك الاعمال غير المشروعة التي تكيف قانونا على أنها اعمال إرهابية، فبالرغم من وجود عدة أوجه تشابه بين اعمال الشغب والعمل الإرهابي من حيث نوع التصرفات وخطورتها ونتائجها، إلا أن هناك فرق جوهري بينها ولعل معيار التفرقة يتمثل في القصد الجنائي، فالراكب الذي يرتكب أعمال شغب لا تكون لديه نية مسبقة للقيام بمثل هذه التصرفات غير المشروعة، وإنما يكون ذلك مجرد ردة فعل

- أعراض الانسحاب من جراء عدم وجود المخدرات أو الكحول.

وسنحاول من خلال هذه الدراسة الوقوف عند أهم هذه الأسباب بشيء من التفصيل وذلك بتقسيمها لطائفتين، الطائفة الأولى تضم مختلف الأسباب والدوافع المتعلقة بالراكب المشاغب في حد ذاته والتي تفسر الحالة النفسية والذهنية له، أما الطائفة الثانية فتتعلق بالظروف والبيئة العامة للسفر والتي غالبا ما تسبب فيها شركات الطيران أو المؤسسات المكلفة بتسيير المطارات أو حتى الركاب الآخرين.

✓ الأسباب المتعلقة بالراكب:

- تناول المفرط للمواد الكحولية والمخدرات:

يعتبر التعاطي المفرط للمشروبات الكحولية لحد الان أكثر الأسباب المؤدية لأعمال الشغب سواء على مستوى المطار أو على متن الطائرة، وذلك لأن الشخص عندما يكون في وضعية سكر يفقد القدرة على التحكم في أفكاره وانفعالاته وغرائزه، وبالتالي فإنه يتصرف غالبا تصرفات تخرج عن حدود اللياقة والأدب والأخلاق، كما قد يؤدي به ذلك إلى أن يفقد كامل وعيه وهذا ما يجعله يرتكب تصرفات تهدد سلامة وأمن الرحلة الجوية.

وحسب دراسة أجرتها الجمعية الألمانية الألمانية (Cockpit) حول التأثيرات التي يسببها الإفراط في تعاطي الكحول، فإنه ومن بين إجمالي 1252 حادث تم تسجيل 389 حادث كان سببه الرئيسي فقدان السيطرة على النفس بسبب الاستهلاك المفرط للكحول (consommation excessive d'alcool)، ولعل تناول الكحول له روابط تاريخية مع السفر عبر الجو، إذ أن ظاهرة تعاطي الكحول على متن الطائرة بدأت مع بداية أولى الرحلات الجوية، بل أصبحت هذه الظاهرة تمثل مظهرا من مظاهر المكانة الاجتماعية الراقية اقتداء بالمشاهير ونجوم السينما العالميين، حتى أن غالبية شركات الطيران أو المحلات الموجودة على مستوى المطارات أصبحت لا تستغني عن توفير المواد الكحولية لزبائنها، كما أننا نجد أن تقديم الكحول بصورة مجانية أضحى من بين أهم العروض التي تقدمها الشركات لزبائن درجة الأعمال (VIP).¹⁰

- صعوبة ومنع تحرك الركاب داخل المقصورة طيلة مدة الرحلة (48%).

وقد حاول السيد اليخاندرى ببيرا مقرر اللجنة الفرعية الخاصة للجنة القانونية المعنية بتحديث اتفاقية طوكيو لسنة 1963 التطرق إلى أهم الأسباب المؤدية لحوادث الشغب على مستوى المطارات وعلى متن الطائرات "كسوء الخدمات المقدمة للعملاء في شركات الطيران، أو تعاطي المشروبات الكحولية والعقاقير غير القانونية، وجو مقصورة الركاب الخانق، وحظر التدخين، ورهاب الاحتجاز وتأخر مواعيد رحلات الطيران بشكل مستمر، وعدم وجود مسافة كافية للأرجل في مقصورة الركاب، وحالات الإفراط في الحجوزات، وظروف الحصر والضيق على متن الطائرات، والخوف من الطيران، والحالة العقلية للركاب وطاقتهم، وتدابير الأمن الداخلية، والتدريب غير المناسب للطاقم، ومستوى التوتر الداخلي الذي يشهده السفر الجوي في هذه الأيام، والافتقار إلى المقاضاة وإنفاذ القانون"⁸.

ومن جهته حاول الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الاياتا) تحديد أهم الدوافع المؤدية لأعمال الشغب على متن الطائرات⁹:

- حالات التسمم (Intoxication) بواسطة الإفراط في تناول الكحول أو المخدرات أو الأدوية.
- الانزعاج من بعض التصرفات الصادرة من الركاب المحادين له في مكان جلوسه كالركل في المقاعد، تقاسم مسند الذراع (accouoir) وكذا نقص النظافة.
- الإحباط النفسي الملازم لظروف السفر: كرحلات الطيران لمسافات طويلة، عدم القدرة على التدخين أو استخدام الأجهزة الإلكترونية الشخصية/ المحمولة (مثل الهواتف النقالة) وعدم الرضا في مجال خدمة العملاء وتقديم الخدمات.
- مشاكل نفسية وذهنية، على سبيل المثال القلق الحاد، اضطرابات الهلع أو الرهبة.
- خلافات شخصية بين الركاب أو بين أفراد الطاقم والركاب.
- انفعالات عاطفية ونفسية خارجية (على سبيل المثال فقدان وظيفة).

أما بخصوص احصائيات الحوادث التي يكون مصدرها الأساسي التدخين، فإننا نجد لها مختلفة ومتضاربة، فحسب إحصائيات الخطوط الجوية البريطانية فإن 81% من إجمالي أحداث الشغب خلال سنة 1997 كان سببها التدخين، وحسب ما صرح به السيد (P. T. Reiss)، عضو الاتحاد الدولي لجمعيات الطيران، فإن 50% من حوادث العنف والشغب المرتكب على متن الطائرة يعود سببها الرئيسي إلى حظر التدخين في المطارات أو على متن الطائرات.

ولعل الحرمان من التدخين الذي أصبحت تتبناه اليوم جل المطارات وكذا شركات الطيران يمكن أن يتسبب في نوعين من أعمال الشغب، يتمثل الأول في أن الامتناع عن تعاطي مادة النيكوتين لمدة طويلة قد يتسبب في تغير كبير في نفسية ومزاج مدمن التدخين، وهو ما يعبر عنه علميا بظهور أعراض انسحاب النيكوتين من الجسم، حيث يصبح المدمن في حالة من القلق والتوتر والضغط، الشيء الذي قد يدفعه لارتكاب تصرفات مشاغبة يمكن أن تهدد سلامة الرحلة، أما النوع الثاني فيتجلى في خرق وتحدي المنع والقيام بالتدخين في الأماكن الممنوعة مثل مراحيض المطار أو الطائرة أو حتى التدخين داخل الطائرة وهو ما يشكل في حد ذاته عملا من أعمال الشغب¹³.

-الخوف من الركوب في الطائرة والسفر عبر الجو:

تعتبر هذه الحالة النفسية التي تنتاب بعض المسافرين عبر الجو من أسباب وقوع الأعمال والتصرفات غير المنضبطة على متن الطائرة، وذلك كردة فعل عن الظروف النفسية الصعبة التي يمر بها المسافر طيلة الرحلة الجوية.

يعرف الخوف من الطيران أو ما يسمى بفوبيا الطيران بأنه حالة شاذة من الخوف الوهمي تلازم الشخص بصفة دائمة وتكرر بمجرد توافر ظروف ووضعية معينة وهي قابلة للتضخم، وغالبا ما يجهل الشخص المصاب الأسباب الحقيقية التي تدفعه للخوف، فيصبح المصاب في حالة من الإحباط والحزن والكآبة، وتظهر هذه الأعراض غالبا عند اقتراب موعد السفر وتتضاعف عند ركوبه الطائرة¹⁴.

وتشير الاحصائيات في هذا الصدد إلى أن 20% من عدد سكان الأرض يعانون بدرجات متفاوتة من خوف الطيران¹⁵، أما نسبة الذين يمتنعون عن ركوب الطائرة بسبب الخوف

كما نجد أن هناك أسباب أخرى تدفع الركاب إلى تناول الكحول بكميات كبيرة سواء على متن الطائرة أو قبل ركوبها، مقارنة بالكميات التي تعودوا على تعاطيها خلال حياتهم اليومية، ومن هذه الأسباب هو القلق والتوتر الذي ينتاب المسافر من جراء الرحلة الجوية التي هو بصدد القيام بها لاسيما الرحلات الجوية الطويلة، بالإضافة إلى ذلك نجد أن بعض الركاب يميل للإفراط في استهلاك الكحول للتغلب على الارتباك والذعر الذي قد يصيبه خوفا من السفر عبر الجو.

ونشير في هذا الصدد أن تعاطي الكحول والافراط فيه ليس هو السبب الوحيد الذي قد يسبب حالات نفسية تولد أعمال وتصرفات غير منضبطة، بل نجد الكثير من الدراسات قد أثبتت أن الحالة العكسية المتمثلة في فقدان المواد الكحولية أو ما يعرف علميا بانسحاب أثر الكحول له تأثيرات كبيرة خاصة على الركاب المدمنين على الكحول، الشيء الذي قد يدفعهم لارتكاب تصرفات يمكن أن تخل بالنظام داخل الطائرة وتهدد أمنها وسلامتها¹¹.

-الأزمة الناتجة عن انسحاب النيكوتين من الجسم:

يأتي هذا السبب في الدرجة الثانية في قائمة مسببات أعمال الشغب على متن الطائرات من حيث حجم العواقب والتداعيات، إذ أن المخمور كما أشرنا إليه سابقا تصعب بل في كثير من الأحيان تستحيل السيطرة عليه، مقارنة بالمدمن على التدخين الذي يفقد أعصابه جراء افتقاده لمادة النيكوتين في الجسم، غير أن الأحداث غير المنضبطة التي يمكن أن يتسبب فيها الركاب لهذا السبب تكون كثيرة من حيث العدد مقارنة بتلك التي يتسبب فيها السكر، ولعل تبرير ذلك يتمثل في أن عدد المدمنين على التدخين أكثر بكثير من عدد الأشخاص الذين يفرطون في تناول الكحول على متن الطائرات.

هذا ما أثبتته الدراسة التي أجرتها جمعية (Cockpit) التي أشرنا إليها سابقا، بحيث اسفرت النتائج على أن 566 حادث من أصل 1252 كان سببه التدخين، أي ما يقارب (50%) من إجمالي عدد الحوادث، مقارنة بعدد الحوادث التي تسبب فيها الإفراط في استهلاك المواد الكحولية¹².

فاعتقد طاقم الطائرة أنه تحت تأثير المشروبات الكحولية، وقرر قائد الطائرة انزاله وتحويله للكشف الطبي عن الكحول، وأثناء القيام بإنزاله ادعى وجود قنبلة على الطائرة، الشيء الذي دفع السلطات الأمنية للقيام بعملية تفتيش دقيقة لكل محتويات الطائرة، ليتبين في الأخير أنها مجرد تصريحات كاذبة صادرة من مختل عقليا¹⁸.

حادثة مشابهة وقعت على متن إحدى الطائرات التابعة لأسطول طيران القاهرة خلال الرحلة رقم 462 المتجهة من جدة إلى برج العرب، حيث حاول أحد الركاب مصاب بمرض نفسي حاد اقتحام غرفة القيادة والاعتداء على قائدها، مما أثار موجة من الرعب والهلع لدى الركاب المقدر عددهم بـ 150 راكب، مما دفع قائد الطائرة للهبوط اضطراريا على مستوى مطار برج العرب والأمر باتخاذ الإجراءات القانونية في مواجهة هذا الراكب المشاغب¹⁹.

-المشاكل الاجتماعية للراكب:

يمكن أن يكون راكب الطائرة في حالة نفسية سيئة من جراء المشاكل الاجتماعية التي يعيشها خلال حياته اليومية، مما قد يصاب بموجات غضب لأتفه الأسباب، تجعله يتصرف تصرفا سلبيا سواء مع الركاب أو مع طاقم الطائرة قد تصل إلى حد الاعتداء الجسدي²⁰.

-التظاهرات الثقافية والرياضية:

على غرار ما ذكرناه سابقا حول مختلف الأسباب والدوافع المؤدية لأعمال الشغب على متن الطائرة، نجد سببا آخر لا يقل أهمية عن سابقه والمتمثل في الفوضى وعدم الانضباط الذي يمكن أن يتسبب فيه بعض الأشخاص سواء بطريقة فردية أو جماعية، وذلك بخلفية التنقل للمشاركة في بعض التظاهرات الثقافية أو الفنية أو الرياضية.

فنجد أن تنقل مشجعي الأندية الرياضية مثلا يتسببون في كثير من الحوادث على مستوى المطارات أو على متن الطائرات من خلال ارتكاب تصرفات غير منضبطة تعرقل وتخل بالنظام العام وتهدد الأمن والسلامة، ولعل أهم مظاهر هذا النوع من أعمال الشغب يتجلى في الشجارات التي تقع سواء بين مناصري فريقين متنافسين أو حتى بين مناصري نفس الفريق، كما قد يقوم هؤلاء المناصرين بالتحرش بأحد أعضاء طاقم الطائرة

تمثل 11%، ونجد راكب من ثلاث ركاب يصرح عن قلقه عند السفر عبر الجو، وبمعدل 01 مليون مسافر يوميا يكون في حالة نفسية متوترة، كما تضيف هذه الاحصائيات أن عدد المصابين بفوبيا الطيران من النساء يمثلون ضعف عدد المصابين بها من الرجال¹⁶.

وتتخذ هذه الحالة النفسية عدة مظاهر، فنجد أن بعض المصابين بهذا المرض يلزمون الصمت طيلة الرحلة الجوية، بل أحيانا قبل ركوب الطائرة، غير أنهم يقومون بتصرفات تعكس الحالة النفسية الدرامية التي يعيشونها التي قد تصل إلى الإخلال بالنظام داخل الطائرة، فتجد بعضهم يمسك المقعد الذي يجلس فيه بكل قوة، أو يتخذ وضعية النعامة بحيث يضع رأسه على المقعد الذي يليه في الصف، كما يقوم البعض بالتأكد المستمر من ربط حزام الأمان أو الضغط على أسنانه وتثبيت قدميه بقوة على الأرض خاصة عندما تكون الطائرة في وضعية الإقلاع أو الهبوط.

أما البعض الآخر المصابين بمثل هذه النوبات فيحاولون الاستئناس بأعضاء الطاقم أو بالركاب المجاورين له في المقعد وذلك من خلال ارهاقهم بمجموعة غير متناهية من الأسئلة المتعلقة بحيثيات الرحلة الجوية، وقد نجد مظهرا آخر هو أخطر أشكال فوبيا الطيران أين تنعكس الظروف النفسية التي يعاني منها الراكب إلى أعراض جسدية تظهر في شكل آلام في الصدر والبطن وتسارع ملحوظ في دقات القلب وضيقا شديدا في التنفس بالإضافة إلى تعرضه لتشنجات عضلية¹⁷.

-الأمراض النفسية والذهنية للراكب:

في كثير من الأحيان يستقل الطائرة راكب يعاني من أمراض نفسية أو ذهنية متعددة ومختلفة، فيقوم بتصرفات وأفعال من شأنها إزعاج باقي الركاب أو طاقم الطائرة، ويستطيع أن يتسبب في تعريضهم للخطر، خاصة إذا كان هذا الراكب يسافر منفردا بدون مرافق.

وقد شهد الطيران المدني العديد من حوادث الشغب كان سببها أشخاص يعانون من أمراض نفسية أو ذهنية متفاوتة الحدة، ولعل ما وقع في مطار القاهرة على متن الطائرة السعودية المتجهة إلى جدة، حيث قام أحد الركاب مختل عقليا بمضايقه وإزعاج باقي الركاب ببعض التصرفات الغريبة،

المواصلات والأجهزة الإلكترونية، يمكن أن يؤثر على العديد من التقنيات التي تعتمد عليها الطائرة²⁴.

✓ الأسباب الخارجية:

ونقصد بها الأسباب التي يمكن أن تجعل الراكب في وضعية نفسية مضطربة تدفعه لارتكاب أفعال وتصرفات غير منضبطة، وقد أطلقنا عليها تسمية الأسباب الخارجية لأن مصدرها ليس الراكب في ذاته وإنما هي عناصر استفزازية تصنعها ظروف وملابسات غالبا ما تتسبب فيها شركات الطيران سواء على مستوى المطار أو على متن الطائرات.

ولعل أهم هذه الأسباب تتمثل في تأخر الرحلات والإجراءات المعقدة على مستوى المطارات، بالإضافة إلى سوء الخدمات على مستوى الطائرة لاسيما سوء التعامل من طرف مضيفي ومضيفات الطائرات مع الزبائن وهو ما قد يخلق لدى الراكب نوع من الانزعاج، وفي أحيان كثيرة يولد لديه أزمات من الغضب والتوتر. يضاف إلى ذلك ظروف وبيئة الركوب داخل المقصورة حيث يمكن له أن يتعرض لإزعاج الركاب الآخرين، ازعاج الأطفال، ضيق التنفس، الروائح الكريهة وضيق المساحات المخصصة للتنقل داخل المركبة²⁵.

وقد أثبتت التجربة في مجال الطيران المدني أن وضعية الجلوس على متن الطائرة تعد من أهم المؤثرات على نفسية الراكب طيلة مدة الرحلة، فنوعية المقاعد وكذا درجة الرفاهية التي توفرها تساهم بطريقة مباشرة في جعل الراكب في حالة نفسية مريحة أو سيئة، وتشير الدراسات في هذا الصدد أن نسبة معتبرة من أعمال الشغب كان سببها المزاج السيء للركاب من جراء ضيق مقعده على متن الطائرة.

ومن الناحية الواقعية نجد أن معدل عرض المقعد في الدرجة الاقتصادية على مستوى غالبية المركبات المتوفرة اليوم يقدر بـ (43.18 سم)، وهي مقاييس تم اعتمادها منذ خمسينيات القرن الماضي تتفق غالبية الجهات الفاعلة في مجال الطيران المدني أنها أصبحت غير ملائمة لرفاهية الركاب لاسيما خلال الرحلات الطويلة، هذا ما دفع الكثير من الشركات المختصة في مجال صناعة الطائرات إلى زيادة بعض السنتمترات في عرض المقعد، على غرار شركة إيرباص (Airbus) بحيث قامت باعتماد مقاعد الدرجة الاقتصادية

لاسيما المضيفات، أو يقومون بالتحرش بأحد الركاب المرافقين لهم في الرحلة.

وقد سجل الطيران المدني العديد من السوابق في هذا الصدد، نذكر على سبيل المثال الحادثة التي وقعت سنة 2002 في الرحلة الجوية التي كانت قادمة من اسبانيا متجهة الى اسكوتلندا، والتي تسبب فيها ستة ركاب من مشجعي فريق سلتيك الأسكتلندي باعتدائهم على مضيفتان وقيامهم بالتدخين واستهلاك الكحول على متن المركبة، هذا ما دفع قائد الطائرة للقيام بهبوط اضطراري في مطار كرديف في مقاطعة ويلز أين تم اعتقالهم من طرف السلطات الأمنية البريطانية²¹.

وفي قضية مشابهة لها، وقع شجار بين بعض مناصري الفريق الوطني الجزائري واللاعبين الدوليين لنفس المنتخب وهاب مبولجي وفؤاد قدير، وذلك بعد الاستفزازات والشتم التي تلقوها من طرف هؤلاء الأنصار على خلفية النتائج الهزيلة التي حققها المنتخب الجزائري وخروجه المبكر من نهائيات كأس الأمم الإفريقية، والتي تطورت إلى شجار بالأيدي واعتداءات جسدية عنيفة على متن الطائرة التي كانت تستعد للإقلاع من مطار جوهانسبورج الدولي باتجاه فرنسا، وقد امتنع قائد الطائرة عن الإقلاع إلى غاية إنزال الركاب الذين تسببوا في الفوضى²².

بالإضافة إلى ذلك نذكر الحادثة التي وقعت بمطار شيبول في أمستردام، حيث وقع شجار عنيف بين عدد كبير من مشجعي فريق مكابي تل ابيب وطاقم الطائرة التابعة للخطوط الجوية التركية، وذلك نتيجة الإحباط النفسي الذي أصابهم جراء هزيمة فريقهم الذي واجه النادي المحلي اياكس أمستردام في إطار تصفيات دوري أبطال أوروبا، وقد أمر قائد الطائرة بإنزال حوالي 200 راكب من مشجعي الفريق الإسرائيلي بسبب تورطهم في أعمال الشغب²³.

- ضعف المستوى التعليمي والتربوي للراكب وكذا تدني مستوى الوعي لديه:

الجهل بواجبات الراكب وعدم الوعي بخطورة ما يقوم به كعدم الامتثال للتعليمات الخاصة باستعمال أجهزة

على مستوى المطار لمدة ساعات طويلة أو يكون مجبرا على الهبوط اضطراريا في أحد المطارات.

وما يزيد هذه الظاهرة تعقيدا هو صعوبة اتخاذ إجراءات استباقية أو وقائية تمكن من الكشف المسبق عن هذا النوع من الركاب، إذ أنه لا توجد شخصية أو مميزات خاصة للركاب المشاغب أو غير المنضبط إلا في حالات نادرة، حيث يلاحظ عليه مظاهر العنف، نتيجة تناول الكحول أو المخدرات، أو التشاجر مع العاملين في المطار،³⁰ كما أن الركاب المشاغبين ينتمون لكل الفئات الاجتماعية ويتواجدون في كل درجات الطائرة³¹.

ولعل الاحصائيات التي تسجلها مختلف الهيئات الفاعلة في هذا الميدان لخير دليل على خطورة هذه الظاهرة، فمن خلال دراسة أشرف عليها الاتحاد الدولي للنقل الجوي (I.A.T.A) حول عدد حوادث الشغب خلال سنوات التسعينات تم تسجيل 1132 حادث سنة 1994 و2036 حادث سنة 1995 و3512 حادث سنة 1996، وقد تم تسجيل 5416 حادث سنة 1997.

وقد كشف الاتحاد الدولي للنقل الجوي، بأنه تم تسجيل 28 ألف حادث شغب خلال الفترة بين عامي 2007 و2013، من بينها 8000 حالة شغب سنة 2013 فقط.

وتبعاً لآخر احصائيات اتحاد النقل الجوي الدولي (I.A.T.A) والتي تبين بوضوح ارتفاع عدد أحداث الشغب على متن الطائرات خلال السنوات السابقة، حيث تم تسجيل سنة 2015 (10845) حالة شغب تم الإبلاغ عنها من قبل شركات الطيران من جميع أنحاء العالم، أي بمعدل حادث في كل 1205 رحلة جوية، مقارنة بالاحصائيات المسجلة خلال سنة 2014 الذي سجلت فيه 9316 حادثة شغب، بمعدل حادث واحد في كل 1282 رحلة³².

وقد أشارت بعض التقارير الصحفية أن عدد حوادث الشغب على متن الطائرات قد بلغت خلال سنة 2011 في الولايات المتحدة الأمريكية 127 حادث، و488 حادث في استراليا، و44 حادث في المملكة المتحدة³³،

ومن خلال تقارير أوردتها شركة الخطوط الجوية الفرنسية (Air France) كشفت أن عدد المحاضر التي يحررها طاقم

يعرض يقدر بـ (45.72 سم)²⁶، وهذا بعد دراسة أجراها مركز لندن للنوم (London Sleep Centre) لحساب شركة إيرباص، حيث تمت دراسة حركة السيقان والقفص الصدري والاوراك لـ 1500 راكب على مستوى المقاعد الخاصة بالدرجة الاقتصادية، وقد أسفرت النتائج على أن 53% من الركاب يستطيعون النوم بطريقة أفضل على مقاعد (45 سم) مقارنة بالمقاعد التي يقدر عرضها بـ (43 سم)²⁷.

ولعل أهم أسباب الانزعاج الناتجة عن ضيق المقعد هو تلك المناوشات التي قد تقع بين الراكب وجاره الذي يجلس على يمينه أو شماله جراء تقاسمهما نفس مسند الذراع (accoudoir)، أو الحركة المفترطة التي قد تتجاوز المساحة الشخصية المخصصة لكل منها، كما قد يحدث انزعاج من الراكب السابق له في الصف وذلك عند جعل مقعده في وضعية الاتكاء (incliné).

2-خطورة ظاهرة الركاب المشاغبين على سلامة الطيران

المدني:

صنفت منظمة الطيران المدني الدولي (O.A.C.I) ظاهرة الشغب الذي يحدثه ركاب الطائرة في المرتبة الثالثة من بين الأسباب السبعة التي اعتبرتها المنظمة أهم أنواع تهديدات الطيران المدني،²⁸ فقد أصبحت هذه الظاهرة تشكل تحدياً وهاجساً لدى كل الفاعلين في هذا المجال لاسيما شركات النقل الجوي، وأضححت تهدد السلامة الجوية بصورة جدية وتشكل خطراً على أمن وممتلكات الأشخاص إذ "أن المخالفة البسيطة التي قد لا تترتب عنها أي آثار على الأرض يمكن أن تتسبب في آثار مدمرة في الجو"²⁹.

وتتجلى خطورة هذه الظاهرة بدرجات متفاوتة، فكثيراً ما يتسبب الراكب المشاغب في إحداث خسائر مادية وبشرية كبيرة، على غرار الاعتداء الجسدي على أحد أعضاء طاقم الطائرة أو أحد الركاب، وتعاطي الخمر والتحرش بالأطفال والنساء أو الاعتداء عليهم جنسياً، والتعاطي غير القانوني للمخدرات على متن الطائرة ورفض التوقف عن التدخين.

وقد يتسبب الراكب المشاغب في تخريب مقاعد الطائرة أو معادها لاسيما تلك المتعلقة بالسلامة، كما قد يقتحم غرفة القيادة للتشويش على قائدها أو للتعدي عليه، الشيء الذي يخلق بيئة متوترة على متن الطائرة ويدفع قائدها سواء للبقاء

جديدة وتشكل خطرا على أمن وممتلكات الأشخاص (البند الثاني).

1- مضمون اتفاقية طوكيو ونطاق تطبيقها:

إن أول ما يلاحظ عند استقراء المواد التي تضمنتها هذه الاتفاقية هو اتساع مجال تطبيقها، بحيث يشمل كل الجرائم الخاضعة لأحكام قانون العقوبات والأفعال المكيفة على أنها جريمة أو التي لا تعد كذلك، والتي تعرض سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات الموجودة على متنها للخطر، أو تعرض حسن النظام والانضباط للخطر،³⁶ كما أنها تسري على تلك الأفعال المرتكبة أثناء طيران الطائرة أو عندما تكون فوق أعالي البحار أو في أرض غير خاضعة لسيادة أي دولة³⁷.

وبهذا لم تحدد الاتفاقية نوع وطبيعة الأفعال التي تشكل خطرا على أمن وسلامة الطائرة، كما أنها لم تحدد الأشخاص المعرضين للخطر، بحيث يمكن أن يكونوا من الركاب أو من أعضاء طاقم الطائرة، كما أنها لم تحدد نوع ولا قيمة الممتلكات التي تكون محل تهديد، ومن جهة أخرى نجد أنها لم تحدد الجهة المرتكبة للعمل غير المشروع الذي يمكن أن يقوم به أحد ركاب الطائرة كما يمكن أن يصدر من طرف طاقمها، كما أنها لم تحدد العقوبات المطبقة على هذه الأفعال.

وقد عرفت هذه الاتفاقية حالة الطيران بأنها تلك الفترة الممتدة ما بين لحظة تشغيل قوتها المحركة بغرض الإقلاع حتى اللحظة التي ينتهي فيها شوط الهبوط، وبهذا تكون الأفعال أو الجرائم التي تحدث على متن الطائرة خلال المرحلة التي تسبق الإقلاع أو تلك التي تلي عملية الهبوط، لا تدخل ضمن نطاق تطبيق هذه الاتفاقية³⁸.

أما بالنسبة للاختصاص القضائي فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرة فإنه ينعقد لدولة تسجيلها³⁹، وتكون دولة التسجيل مطالبة باتخاذ الإجراءات التي قد تكون ضرورية لتأسيس اختصاصها بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن الطائرة المسجلة فيها⁴⁰.

وبهذا تكون هذه الاتفاقية قد وضعت أساسا قانونيا يجعل دولة تسجيل الطائرة مختصة بالنظر في الجرائم التي ترتكب على الطائرة حتى ولو كانت تطير في مجال جوي أجنبي، كما أننا

الطائرة في مواجهة الركاب المشاغبين يتراوح ما بين 100 إلى 120 محضر شهريا³⁴.

غير أننا نشير في هذا الصدد إلى أن الاحصائيات التي يتم عرضها من طرف مختلف المؤسسات والهيئات هي إحصائيات محدودة جدا وغالبا ما تكون بعيدة عن الواقع، على أساس أنه من أجل اعداد احصائيات موثوقة يجب توافر ثلاثة شروط أساسية: أولا يجب تحديد وبصورة دقيقة مختلف التصرفات والسلوكيات التي تشملها عملية الإحصاء، ثانيا التأكد من أن الوحدات المكلفة بالإحصاء، والمتمثلة في شركات الطيران، تقوم بإحصاء كل الحوادث بشكل تلقائي ومنظم، ثالثا يجب إنشاء وكالة متخصصة تعمل على جمع وتحليل البيانات المقدمة، ومن خلال الواقع الذي يعيشه الطيران المدني اليوم يصعب أن تتحقق كل هذه الشروط³⁵.

المحور الثاني: الإطار القانوني لمواجهة ظاهرة الركاب

المشاغبين

أولا- اتفاقية طوكيو لسنة 1963:

وهي الاتفاقية المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات المبرمة بالعاصمة اليابانية طوكيو بتاريخ 14 سبتمبر 1963. وقد دخلت حيز التنفيذ في 04 ديسمبر 1969 وصادقت عليها إلى حد الآن 186 دولة.

وتعتبر اتفاقية طوكيو أول وثيقة دولية تضع الإطار القانوني الخاص بتوفير الحماية للطائرة بكل محتوياتها، من ركاب وطاقم الضيافة والقيادة، بالإضافة إلى حماية الممتلكات الموجودة على متنها، والحفاظ على النظام داخل الطائرة وتقديم مختلف الضمانات القانونية لسلامة الرحلات الجوية.

وعليه فإنها تشكل المصدر القانوني الأساسي لمواجهة مختلف التصرفات المشاغبة وغير المنضبطة التي ترتكب على متن الطائرات، وذلك من خلال المبادئ القانونية التي أقرتها ضمن بنودها (البند الأول) غير أن الطيران المدني خلال السنوات الأخيرة أصبح يشهد نموا متسارعا لعدد حوادث الشغب على متن الطائرات المدنية وهذا ما يبنى بأن بنود هذه الاتفاقية أصبحت قاصرة عن توفير إطار قانوني متكامل يحد من هذه الظاهرة التي أصبحت تهدد السلامة الجوية بصورة

إجراءات القسر كانت ضرورية للتمكن من إجراءات التسليم⁴⁵.

ويمكن أن تستمر إجراءات القسر استثنائيا في حالة هبوط الطائرة هبوطا اضطراريا ولم يتمكن قائد الطائرة من تسليم الشخص إلى السلطات المختصة، أو في حالة موافقة الشخص على استمرار عملية الطيران مقبوضا عليه⁴⁶.

وفي هذا الإطار فرضت اتفاقية طوكيو على قائد الطائرة أن يقوم في أسرع وقت بإخطار سلطات الدولة التي ستهبط الطائرة في إقليمها وعلى متنها شخص خاضع لإجراءات القسر وتم القبض عليه، بوجود هذا الشخص على متنها وكذا توضيح مختلف الأسباب التي دفعت بقائد الطائرة لاتخاذ هذا الاجراء في حقه، على أن يكون الإخطار قبل نزول الطائرة متى تسنى له ذلك⁴⁷.

- إمكانية تكليف أحد أعضاء طاقم الطائرة أو الترخيص لهم بمساعدته في القبض على أي شخص يكون له الحق في القبض عليه، كما يكون لقائد الطائرة الحق في طلب المساعدة من أحد الركاب أو الترخيص لهم بها، وفي هذا الصدد نشير إلى أن بنود هذه الاتفاقية قد أعطت حتى لأعضاء الطاقم أو الركاب إمكانية اتخاذ بعض الإجراءات الوقائية المعقولة إذا توافرت لديهم اسانيد معقولة تدعوهم للاعتقاد بضرورة واستعجال هذه الإجراءات في سبيل حماية سلامة الطائرة وركابها والممتلكات التي على متنها⁴⁸.

- يجوز لقائد الطائرة عند الضرورة وفي سبيل حماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال الموجودة على متنها أو المحافظة على النظام والانضباط داخلها، الأمر بإنزال أي شخص في إقليم أي دولة تهبط فيها الطائرة يعتقد استنادا لأسس معقولة أنه قد ارتكب أو شرع في ارتكاب جرائم خاضعة لقانون العقوبات أو أفعال تعد جرائم أو لا تعد كذلك، وكانت هذه الأفعال والجرائم تعرض أو يحتمل أن تعرض سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال الموجودة فيها للخطر، أو تهدد النظام والأمن للرحلة⁴⁹.

نلاحظ أن الاتفاقية لم تقصي الاختصاص القضائي الجنائي طبقا لأحكام القانون الوطني، ونشير في هذا الصدد أن امتداد الاختصاص القضائي لدولة التسجيل لا يقصد إلزامها بممارسة الاختصاص، إذ يقع على عاتق الدولة فقط الالتزام باتخاذ الإجراءات الضرورية لتأسيس اختصاصها بصفتها دولة التسجيل⁴¹.

كما أننا نلاحظ أن التفسير الظاهري لنص المادة الثالثة من اتفاقية طوكيو يقتضي بأن يقتصر امتداد الاختصاص القضائي لدولة التسجيل للنظر في الأعمال والتصرفات المرتكبة على متن الطائرة والتي تكيف بأنها جرائم فقط، وعليه فإن الأعمال الأخرى التي يمكن أن تهدد أمن الطائرة وتعرض سلامتها للخطر فإنها تخرج عن دائرة الاختصاص مادامت لا تأخذ تكيف الجريمة، بالرغم من أن نطاق تطبيق اتفاقية طوكيو حسب ما قضت بها المادة الأولى منها يشمل كل الأعمال التي تهدد سلامة الطائرة مهما كانت طبيعتها وتكيفها القانوني⁴².

ومن جهة أخرى ومن بين الآليات التي حاولت اتفاقية طوكيو تكريسها في إطار قمع مختلف الأعمال غير المشروعة وكذا التصرفات غير المنضبطة على متن الطائرة، هو تخويل قائدها مجموعة من السلطات والصلاحيات في مواجهة طاقم الطائرة أو ركابها، باعتباره المسؤول الأول عن أمن وسلامة الطائرة⁴³، وهذا ضمن المواد من 05 إلى 10 من الاتفاقية، والمتمثلة فيما يلي:

- إمكانية اتخاذ إجراءات معقولة بما في ذلك إجراءات القسر الضرورية في مواجهة أي شخص مهما كانت صفته ارتكب أو شرع في ارتكاب أحد الأفعال أو الجرائم التي يمكن أن تهدد سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال الموجودة على متنها أو أخل بالنظام والانضباط داخلها، كما يمكن لقائد الطائرة إنزال هذا الشخص أو تسليمه للسلطات المختصة⁴⁴.

وقد اعتبرت الاتفاقية أن إجراءات القسر هي إجراءات استثنائية يجب أن يتوقف استعمالها بمجرد هبوط الطائرة، إلا إذا كانت هذه الطائرة قد هبطت في إقليم دولة غير متعاقدة ورفضت سلطاتها السماح بإنزال هذا الشخص، أو أن

وعند التحدث مع الركاب الآخرين، تبين أن الراكب المعني في حالة سكر. وأبلغ المسؤول عن الرحلة قائد الطائرة بالحادثة. وقرر قائد الطائرة العودة بالطائرة إلى البوابة وإنزال الراكب. ورغم أنه قد تم إخطار السلطات على الأرض بالواقعة، إلا أنها قررت عدم اتخاذ أي تدابير ضده. وفي منتصف الرحلة الجوية أصبح الراكب عنيفا واعتدى اعتداء بدنيا على أحد مضيبي الرحلة الجوية. وتم إبلاغ قائد الطائرة بالقضية، واتخذ على الفور قرار بتحويل مسار الرحلة الجوية إلى أقرب مطار. وقام قائد الطائرة بتقديم تقرير عن الحادثة وبإبلاغ السلطات بأن الراكب سيُسلم على الأرض. وبعد قيام السلطات بإنفاذ القانون باستجواب الراكب فقد قررت أن توجه إلى الراكب تهمة جرم الاعتداء والتدخل الراكب ضد أحد أفراد طاقم الطائرة.⁵⁵

ومن بين أهم الضمانات القانونية التي كرسها اتفاقية طوكيو لسنة 1963 هو مبدأ الإعفاء من المسؤولية أو ما يسمى بمبدأ الحصانة، حيث يعفى من المسؤولية باختلاف أنواعها (جنائية، مدنية أو إدارية) وفقا لمقتضيات هذه الاتفاقية كل شخص قام بإجراءات وتدابير في مواجهة الشخص أو الأشخاص الذين ارتكبوا أو شرعوا في ارتكاب جرائم أو أفعال تعرض سلامة وأمن الطائرة للخطر، لاسيما قائد الطائرة، أو أحد أفراد طاقمها أو أحد الركاب، وقد شمل مبدأ الإعفاء حتى مالكها ومستغلا والشخص الذي يتم تسيير الرحلة لحسابه.⁵⁶

وقد أثار هذا المبدأ جدلا كبيرا خلال مؤتمر طوكيو الدبلوماسي بين مؤيد ورافض له، إذ ذهب مؤيدو إلغاء مبدأ الإعفاء إلى أنه يتناقض مع «مبدأ عدم إعفاء أي شخص الإعفاء الكامل من المسؤولية عن أفعاله، حتى وإن كانت ملايسات الموقف الخاص لقائد الطائرة تشكل سندا لعدم الإفراط في التشديد عليه في الحكم على تلك المسؤولية»، أما الاتجاه الذي رافع على ضرورة الإبقاء على هذا المبدأ وإدراجه ضمن نصوص الاتفاقية فقد ذهب إلى أن إلغاء هذا المبدأ يؤدي إلى إضعاف الضمانات القانونية لهذه الاتفاقية ويقلل من نجاعتها، وفي هذا التوجه يرى البعض «أنَّ تصرّف قائد الطائرة بظلم مُندرجا ضمن حدود سلطته حتى وإن لم يحسن التقدير فسلم السلطات المختصة شخصا ربما لا يعدو فعله أن يكون سوى مخالفة بسيطة في أحكام قانون دولة

ويلتزم قائد الطائرة تبعا لهذا الإجراء بتقديم تقرير إلى سلطات الدولة التي تم فيها الإنزال بين فيه تفاصيل الإنزال وأسبابه.⁵⁰

- يجوز لقائد الطائرة أن يسلم أي شخص يعتقد استنادا لأسس معقولة أنه ارتكب على متن الطائرة أحد الأفعال التي يعتبرها من وجهة نظره تكون جريمة جسيمة طبقا لقانون عقوبات الدولة التي سجلت فيها الطائرة، ويكون التسليم لسلطات أي دولة متعاقدة تهبط فيها الطائرة.⁵¹

وفي هذه الحالة يلتزم قائد الطائرة قبل هبوطها بإخطار سلطات الدولة التي سيتم تسليم الشخص على إقليمها مع توضيح أسباب هذا الإجراء⁵²، كما يلتزم قائد الطائرة بتقديم كل الأدلة والمعلومات حول الأفعال التي ارتكبها الشخص على متن الطائرة وذلك وفق القواعد الإجرائية المنصوص عليها في قانون دولة تسجيلها.⁵³

ونشير في هذا الصدد أن مفهوم الإنزال والتسليم هما مفهومين مختلفين، وهذا ما حاول السيد اليخاندرى بييرا مقرر اللجنة الفرعية الخاصة للجنة القانونية المعنية بتحديث اتفاقية طوكيو لسنة 1963 تبيانه، حيث اعتبر «...أن الإنزال يتصل بقرار قائد الطائرة إنزال شخص من الطائرة. وفي هذه الحالة، فإن قائد الطائرة لا يحيل الشخص إلى السلطات المختصة على الأرض. ورغم أن قائد الطائرة يتحمل المسؤولية عن الإبلاغ بأن الشخص قد أنزل من الطائرة، فإن ذلك الشخص قد يتحرك بحرية بكل تأكيد فور الوصول، في حالة اختيار دولة الهبوط عدم اتخاذ أي تدابير ضده. وقد يفترض المرء أن إنزال الشخص يُقصد منه تغطية أفعال لا تنسم بخطورة كبيرة، مثل بعض انتهاكات اللوائح الجوية. وبينما تشير عبارة التسليم إلى إنزال وتسليم الشخص إلى السلطات على الأرض. وهو يستخدم في حالات الجرائم الخطيرة أو أفعال التدخل غير المشروع.»⁵⁴

ولعل المثال الذي تضمنه تقرير اللجنة المعنية بتحديث اتفاقية طوكيو لسنة 1963 يمكن أن يوضح بطريقة أفضل التمييز بين المفهومين: «رغم أن الراكب يبدو في حالة سكر بين إلا أنه تمكن من الصعود إلى الطائرة. ولم يلاحظ العاملون ببوابة الركاب حالة الراكب. وفور إغلاق أبواب الطائرة، لاحظ مضيفو الطائرة رائحة كحول قوية جدا صادرة من الراكب

تختص دولة الهبوط بالنظر في مثل هذه السلوكيات لاسيما إذا لم تكن هي دولة تسجيل الطائرة، كون الأفعال المرتكبة لا تمس بسلامة أراضيها ولا بأمنها القومي، كما لم تنص هذه الاتفاقية على قواعد الاختصاص في الحالة التي لا تكون فيها الدولة المشغلة للطائرة هي نفسها الدولة المسجلة لديها هذه الأخيرة، إذ تستغلها بموجب عقد إيجار فيفترض ضمنا إن تختص دولة العلم بالفصل في النزاعات التي تدخل في هذا الإطار غير انه اذا تم الاتفاق على ان يتم تأجير الطائرة بدون طاقم فلا يفترض في قائد الطائرة أن يكون ملما بقوانين الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها حيث لاتزال هذه المسائل بحاجة إلى تأطير قانوني .

ومما يؤخذ على هذه الاتفاقية أنها لا تمكن قائد الطائرة من تسليم شخص مالم يرتكب جرما خطيرا في منظور قانون دولة التسجيل أما إذا لم يبلغ السلوك المرتكب درجة الخطورة التي أشرنا إليها ولو تسبب بسلوكه في تعريض سلامة الرحلة إلى الخطر فلا يمكن اتخاذ إجراء التسليم، كما أنه وفي حال ما إذا قرر قائد الطائرة إبعاد راكب فلم تحدد أيضا الإجراءات الواجبة الإتباع بهذا الخصوص.

ثانيا- بروتوكول مونتريال لسنة 2014:

1- مبررات صدور بروتوكول مونتريال لسنة 2014:

جاء في ديباجة بروتوكول مونتريال الموقع بتاريخ 04 أفريل سنة 2014 أن العديد من الدول قد أعربت عن قلقها إزاء تصاعد حدة وتواتر السلوك غير المنضبط على متن الطائرات مما قد يعرض سلامة الطائرات أو الأشخاص أو الممتلكات الموجودة عليها للخطر، و يؤدي ذلك للإخلال بحسن الانضباط والنظام على متنها، كما أن العديد من الدول ترغب في التعاون فيما بينها لكبح السلوك غير المنضبط وفرض النظام على متن الطائرات، الشيء الذي يجعل من تعديل اتفاقية طوكيو لسنة 1963 أمرا ضروريا، باعتبارها الوثيقة الدولية الأساسية التي تعالج هذا النوع من الظواهر.

ولعل هذا البروتوكول كان نتاج العديد من الجهود التي بذلتها مختلف المنظمات والهيئات الدولية منذ عدة سنوات سابقة لتاريخ توقيعه، ولعل أولها كان سنة 1996 أين قرر مجلس منظمة الطيران المدني الدولي أثناء جلسته السادسة من دورته 148 المنعقدة بتاريخ 03 جوان 1996 إدراج موضوع

التسجيل، وهو في ذلك يعتقد أنّ هذا الفعل جُرّمَ خطير وأنّ له من الوقائع ما يسند رأيه هذا ويجعله غير عشوائي أو تعسفي»⁵⁷.

2- تقييم اتفاقية طوكيو:

رغم ما جاءت به اتفاقية طوكيو لسنة 1963 من تدابير باعتبارها الإطار القانوني المحدد لقواعد حماية الطائرة بجميع مشتملاتها وضمن سلامة الرحلة الجوية إلا أن هذه الأخيرة أصبحت غير مواكبة لمقتضيات هذه المرحلة بالنظر لتاريخ إبرامها وما تبعه من تطورات شملت كافة مناحي الحياة بما فيها الجانب السلوكي للإنسان الأمر الذي يستدعي إعادة النظر في بنودها التي لا تخلو من القصور، حيث تم إغفال العديد من المسائل التي من شأنها تحسن ظروف الرحلات الجوية من ناحية الانضباط.

فمن حيث تحديد الأفعال التي تشكل جرائم أو إخلال بالانضباط داخل الطائرة لم تعطي اتفاقية طوكيو تعريفا لهذه السلوكيات كما أغفلت تحديد الأفعال التي يصدق عليها وصف الجريمة أو الإخلال بالانضباط الأمر الذي يجعل تطبيق بنودها مسألة نسبية تخضع لتقدير الدول الأطراف، وهذا مالا يتماشى مع ضرورة انسجام القانون الدولي لاسيما وأن العديد من الدول المصادقة على هذه الاتفاقية لم تضع نصوص داخلية تكفل تطبيق أحكامها.

وزيادة على ذلك لم تتضمن هذه الاتفاقية تعاريف للمصطلحات الجوهرية التي على أساسها يتم تفعيل نصوصها على غرار مصطلحي "حسن النظام" و"الانضباط" الأمر الذي أدى إلى تضارب الأحكام القضائية في تفسيرها⁵⁸، كما أن تعريفها لمصطلح "في حالة طيران" بالصياغة الحالية يستبعد من نطاق تطبيق هذه الاتفاقية الأفعال التي تُرتكب قبل إقلاع الطائرة.

وبالنسبة للاختصاص القضائي لم تنص اتفاقية طوكيو على إلزامية اختصاص دولة تسجيل الطائرة بالنظر في الأفعال التي تشكل إخلالا بالانضباط أو تهديدا لسلامة الطائرة أو حسن النظام والانضباط على متنها، الأمر الذي يجعل الموضوع مسألة اختيارية بالنسبة للدول الأطراف وهو ما يكرس إمكانية تنازع القوانين بهذا الخصوص ويعد بمثابة ثغرة في قواعد الاختصاص من جهة، وكذا يتيح إمكانية إفلات المتسببين من العقاب من جهة ثانية، ففي غالب الأحيان لا

لسنة 1963 «... جرى التسليم بأن تنفيذ التدابير الواردة في الكتاب الدوري، من جانب الدول سيسد، إلى حد كبير، الفراغ القانوني القائم فيما يتصل بالجرائم التي تُرتكب على متن طائرة تقوم برحلات دولية. غير أن ذلك لم يتم مع الأسف. فالكتاب الدوري، كما يدل على ذلك اسمه، لا يعدو أن يكون مواد إرشادية قد تقرر الدول استخدامها وقد لا تقرر ذلك. فليست له أي طبيعة إلزامية. ولا تكمن نقطة الضعف الرئيسية في محتواه، وإنما في إخفاق الدول الأعضاء في الايكاو نسبيا في تطبيق محتوياته. علاوة على ذلك، أجرت الأمانة العامة للايكاو دراسة استقصائية، في عام 2003، كشفت أن 18 دولة فقط هي التي أدرجت الكتاب الدوري كليا أو جزئيا في تشريعاتها المحلية. ويمثل هذا العدد أقل من 10 في المائة من مجموع أعضاء الايكاو (191 دولة) وهذا يعني أن تطبيق هذه الوثيقة القانونية الجيدة ظل ضعيفا من الناحية العملية»⁶¹.

وفي سبتمبر 2009، وخلال انعقاد الدورة الرابعة والثلاثين للجنة القانونية التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي، حذر ممثلو اتحاد النقل الجوي الدولي إلى النمو المتسارع لظاهرة الركاب المشاغبين على متن الطائرات المدنية، و تم الاتفاق على إعادة بعث أعمال مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة بشأن الركاب غير المنضبطين⁶²، وقد عقدت هذه الهيئة اجتماعين خلال سنة 2011، الأول في مونتريال شهر ماي والثاني في باريس خلال شهر أكتوبر.

وقد ركزت هذه المجموعة جهودها حول استعراض أهم مقتضيات اتفاقية طوكيو لعام 1963 ودراسة مدى مساهمتها لمستجدات الطيران المدني المعاصر، وتناولت بالدراسة إمكانية وضع معايير وممارسات مشتركة فيما يتعلق بالجرائم وتعزيز التعاون الدولي، وسلطات قائد الطائرة وحصانته، بالإضافة إلى المركز القانوني لحراس الأمن على متن الطائرة.

ومن أهم النتائج التي توصلت إليها مجموعة الدراسة، ضرورة تصدي المجتمع الدولي لمسألة الركاب غير المنضبطين وتوحيد جهوده عبر منظمة الطيران المدني الدولي، من خلال إعادة النظر في بنود اتفاقية طوكيو، وإدراج تنظيم خاص يحكم ظاهرة الركاب غير المنضبطين.

في برنامج العمل العام للجنة القانونية تحت عنوان "الأفعال أو الجرائم التي تثير قلق مجتمع الطيران الدولي ولا تشملها وثائق قانون الجو الراهنة".

وبتاريخ 06 جوان 1997 قرر المجلس أثناء جلسته السادسة من دورته 151 إنشاء مجموعة دراسة تابعة للأمانة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي عرفت باسم مجموعة دراسة تابعة للأمانة العامة بشأن الركاب غير المنضبطين، وقد باشرت هذه اللجنة أعمالها من خلال عقد عدة اجتماعات في هذا الشأن، ولعل أهم إنجازات هذه المجموعة هو إصدار كتاب الإيكاو الدوري رقم 288 المعنون بـ: "إرشادات بشأن الجوانب القانونية لمشكلة الركاب غير المنضبطين/المشاغبين" الذي يهدف إلى وضع قانون نموذجي بشأن بعض الجرائم التي تُرتكب على متن الطائرات المدنية وحث الدول الأعضاء في الايكاو على تبني نصوصه ضمن تشريعاتها الوطنية⁵⁹.

وقد تضمن الكتاب لائحة تضم مجموعة من الأفعال التي تمس بسلامة الطيران المدني، وقسمها إلى ثلاثة فئات⁶⁰:

- الاعتداء وغيره من أفعال التدخل ضد أحد أعضاء الطاقم على متن طائرة مدنية مثل الاعتداء والتهديد والترهيب ضد أحد أعضاء طاقم الطائرة ورفض اتباع التعليمات.
- الاعتداء وغيره من الأفعال التي تمس السلامة أو تخل بالنظام والانضباط على متن طائرة مدنية مثل الاعتداء على الركاب الآخرين أو ترهيبهم والتسبب في تلف أو تدمير الممتلكات وتناول المشروبات الكحولية أو تعاطي العقاقير المخدرة.
- الجرائم الأخرى التي ترتكب على متن طائرة مدنية مثل التدخين في دورة المياه والعبث بجهاز الكشف عن الدخان وتشغيل أي أجهزة إلكترونية محمولة.

وقد افترضت منظمة الطيران المدني الدولي من خلال إصدارها لهذا الكتاب أنه سوف يتم تبنيه من طرف غالبية التشريعات، بهدف تغطية أوجه القصور التي كانت تنتاب اتفاقية طوكيو لسنة 1963، إلا أن ذلك لم يتحقق.

هذا ما أكده السيد اليخاندر بييرا مقرر اللجنة الفرعية الخاصة للجنة القانونية المعنية بتحديث اتفاقية طوكيو

تعتبر الطائرة في حالة طيران في أي وقت منذ لحظة إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب إليها ولغاية اللحظة التي يتم فيها فتح أي من تلك الأبواب بغرض إنزالهم، وفي حالة الهبوط الاضطراري تعتبر الرحلة متواصلة حتى الوقت الذي تتولى فيه السلطات المختصة المسؤولية عن الطائرة وعن الأشخاص والممتلكات على متنها⁶⁴.

وهذا يكون هذا النص قد غطى النقص الذي كان يشوب اتفاقية طوكيو إذ أن الأفعال او الجرائم التي كانت تحدث على متن الطائرة خلال المرحلة التي تسبق الإقلاع أو تلك التي تلي عملية الهبوط، لا تدخل ضمن نطاق تطبيقها.

أما فيما يتعلق بالاختصاص، فعلى غرار ما اقرته اتفاقية طوكيو من تمتع دولة التسجيل بصلاحيه ممارسة اختصاصها القضائي على الجرائم أو الأفعال المرتكبة على متن الطائرة، فقد كرس بروتوكول مونتريال ذلك⁶⁵، إلا أن هذا الأخير قد تفادى النقائص التي كانت تعترى اتفاقية طوكيو في هذا المجال والتي جعلتها محل انتقاد كبير من طرف كل الفاعلين في مجال الطيران المدني.

وعلى هذا الأساس، فقد مكن من انعقاد الاختصاص لدولة الهبوط، عندما تهبط الطائرة التي تُرتكب على متنها الجريمة أو يُرتكب على متنها الفعل في إقليمها والشخص الذي يدعى ارتكابه للجريمة أو للفعل لا يزال على متنها هذا من جهة، ومن جهة أخرى ينعقد الاختصاص لدولة المشغل، عندما تُرتكب الجريمة أو يُرتكب الفعل على متن طائرة مؤجرة بدون طاقم إلى مستأجر يكون المقر الرئيسي لأعماله في تلك الدولة أو، إذا لم يكن للمستأجر هذا المقر الرئيسي، يكون مقر إقامته الدائم في تلك الدولة⁶⁶.

كما ألزم بروتوكول مونتريال دولة التسجيل باتخاذ ما يلزم من التدابير لإقامة اختصاصها القضائي على الجرائم والأفعال المرتكبة على متن طائرة مسجلة في إقليمها⁶⁷، وهو نفس الالتزام الذي ألقاه على عاتق دولة الهبوط وذلك في حالة ما إذا كانت النقطة الأخيرة للإقلاع أو نقطة الهبوط المقصود التالية للطائرة التي ترتكب على متنها الجريمة في إقليمها، وتهبط بعد ذلك الطائرة في إقليمها والشخص الذي يدعى أنه ارتكب الجريمة لا يزال على متنها، أو عندما تتعرض سلامة

وتحقيقا لذلك أوصت المجموعة بإنشاء لجنة فرعية تابعة للجنة القانونية تُكلف بإعداد مشروع نص لتحديث اتفاقية طوكيو، وهو ما تبناه مجلس منظمة الطيران⁶³، وتم إنشاء هذه اللجنة بتاريخ 20 ديسمبر 2011، وقد أعدت تقريرها النهائي خلال اجتماعاتها في شهر ماي وديسمبر من سنة 2012، الذي تمت مناقشته من طرف اللجنة القانونية في دورتها الخامسة والثلاثون المنعقدة في مدينة مونتريال خلال الفترة الممتدة ما بين 06 إلى 15 سبتمبر سنة 2013، والتي انبثق عنها مشروع نص بروتوكول تعديل اتفاقية طوكيو لسنة 1963.

وباستقراء مختلف التقارير والمناقشات التي سبقت صدور بروتوكول مونتريال، تتجلى لنا أهم مبرراته والتي نذكرها فيما يلي:

- السعي لمعالجة أهم أوجه القصور التي تعرفها اتفاقية طوكيو لسنة 1963، لاسيما وأنه مر على إبرامها أكثر من خمسين سنة.

- عجز الكتاب الدوري الذي أصدرته منظمة الطيران المدني الدولي المتضمن الإرشادات الخاصة بالجوانب القانونية لمشكلة الركاب غير المنضبطين/المشاغبيين عن تحقيق الأهداف المتوخاة من إصداره، لاسيما إعراض غالبية الدول عن تبني محتوياته ضمن تشريعاتها الوطنية.

- النمو المتسارع لظاهرة الركاب المشاغبيين، والأضرار الجسيمة التي أصبحت تخلفها.

2- مضمون بروتوكول مونتريال لسنة 2014 و أفاق تطبيقه:

سنحاول التوقف عند أهم التعديلات والاضافات التي جاء بها بروتوكول مونتريال لسنة 2014 مع إجراء بعض المقارنات مع بنود اتفاقية طوكيو لسنة 1963:

من اهم التعديلات التي أدخلها بروتوكول مونتريال هو توسيعه مفهوم حالة الطيران، فبينما كان هذا المفهوم في ظل اتفاقية طوكيو يقتصر فقط على تلك الفترة تلك الفترة الممتدة ما بين لحظة تشغيل الطائرة قوتها المحركة بغرض الإقلاع حتى اللحظة التي ينتهي فيها شوط الهبوط، أصبحت

الحركة، ويجوز كذلك لقائد الطائرة أن يفرض هذه التدابير في مواجهة هذا الشخص في سبيل التمكن من تسليمه إلى السلطات المختصة أو إنزاله.

أما الفقرة الثانية من المادة 06 من بروتوكول مونتريال فقد أجازت لقائد الطائرة أن يطلب قيام أعضاء آخرين من طاقمها أو أن يصرح لهم بمساعدته في تقييد حركة أي شخص يكون له الحق في تقييد حركته، ويجوز له أن يطلب المساعدة من الركاب أو أن يصرح لهم بتقديمها دونما إلزام في ذلك. كما يجوز لأي من أعضاء الطاقم أو أي من الركاب أن يقوم، بدون ذلك التصريح، باتخاذ إجراءات وقائية معقولة عندما تتوافر لديه أسباب معقولة تدعوه للاعتقاد أن ذلك الإجراء كان من الواجب اتخاذه بصورة فورية لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها.

ونلاحظ أن هاتين الفقرتين لم تشهدا تعديلا كبيرا، إذ اقتصر التعديل فقط على استبدال عبارة إجراءات القسر بعبارة تقييد الحركة، وحسب رأينا فإن التعبير الجديد أسلم من الناحية القانونية بالإضافة إلى أنه يعتمد مصطلحات دقيقة بعكس العبارة التي تضمنتها اتفاقية طوكيو، كما تم استبدال بعض العبارات والمصطلحات مثل "ترخيص بتصريح"، "لقبض عليه بتقييد حركته" وعبارة «ضرورة وعاجلة بعبارة بصورة فورية».

ومن خلال استقراء نص المادة 08 الفقرة 01 من البروتوكول المعدلة للفقرة 01 من المادة 09 من اتفاقية طوكيو، نلاحظ أنه قد تم رفع القيد على قائد الطائرة وإعطائه الحرية في تقدير الأفعال وتكييفها على أنها جرائم وفق رأيه وقناعاته الشخصية، بعدما كانت في السابق تشترط أن يكون الفعل يشكل جريمة جسيمة طبقا لقانون عقوبات الدولة التي سجلت فيها الطائرة حتى يمكن له القيام بإجراءات التسليم.

ونشير كذلك إلى أن بروتوكول مونتريال استحدث مادة جديدة تحت رقم المادة 15 مكرر حاول من خلالها التأكيد على ضرورة اتخاذ التدابير القانونية ومباشرة الإجراءات القضائية من طرف كل الدول التي ينعقد لها الاختصاص بالنظر في مختلف الجرائم والأفعال المرتكبة على متن طائرة، لاسيما الاعتداء البدني أو التهديد بارتكاب مثل هذا الاعتداء على أحد

الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات أو حسن النظام والانضباط على متنها للخطر⁶⁸.

كما تلتزم الدولة باتخاذ التدابير الضرورية لإقامة اختصاصها القضائي على الجرائم المرتكبة على متن الطائرات بصفتها دولة المشغل، عندما تكون الطائرة التي تُرتكب على متنها الجريمة طائرة مؤجرة بدون طاقم إلى مستأجر يكون المقر الرئيسي لأعماله في تلك الدولة، أو إذا لم يكن للمستأجر هذا المقر الرئيسي، يكون مقر إقامته الدائم في تلك الدولة.⁶⁹

وعليه يكون بروتوكول مونتريال قد وسع من فكرة الاختصاص ليشمل كل من دولة تسجيل الطائرة، ودولة هبوطها بالإضافة إلى دولة مشغلها، بعكس ما كان الأمر عليه خلال سريان اتفاقية طوكيو أين كان ينعقد الاختصاص حصريا لدولة التسجيل، غير أن بروتوكول مونتريال لم يلزم الدول بممارسة الاختصاص، إذ أوقع على عاتقها فقط الالتزام باتخاذ الإجراءات الضرورية لتأسيس اختصاصها دون إلزامها بمباشرة الإجراءات.

وفي إطار تكريس مبدأ التعاون الدولي في مجال حماية الطيران المدني من هذه الأفعال والجرائم، أقر بروتوكول مونتريال أنه في الحالة التي يتم فيها إخطار إحدى الدول سواء دولة التسجيل أو الهبوط أو المشغل، أو إذا علمت أن هناك دولة أخرى أو أكثر تجري تحقيقا أو ملاحقة أو تتخذ إجراءات قضائية بصدد نفس الجرائم أو الأفعال، يجوز لها أن تجري ما يلزم من مشاورات مع الدول الأخرى بهدف تنسيق إجراءاتها.⁷⁰

ونلاحظ أن من أهم التعديلات التي أقرها بروتوكول مونتريال هو إعادة تحديد الصلاحيات والسلطات البوليسية لقائد الطائرة، فقد أعطت المادة 07 الفقرة 01 من البروتوكول والتي جاءت معدلة للمادة 06 من اتفاقية طوكيو، لقائد الطائرة السلطة عندما تكون لديه أسباب معقولة للاعتقاد أن شخصا ارتكب أو على وشك أن يرتكب على متن الطائرة جرائم أو أفعال مكيفة على أنها جريمة أو التي لا تعد كذلك والتي تعرض سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات الموجودة على متنها أو حسن النظام والانضباط للخطر، أن يفرض على مثل هذا الشخص تدابير معقولة بما فيها تقييد

قانونية وتنظيمية مكتوبة، أو مخالفة تعليمات وارشادات الأشخاص المشرفين على الرحلة الجوية، سواء مستخدمي المطار أو طاقم الطائرة، وتشكل خطرا محتملا يهدد سلامة الركاب أو سلامة طاقم الطائرة أو حتى سلامة الطائرة في حد ذاتها.

كما أن ظاهرة الشغب الجوي لا تقتصر على تلك الأعمال غير المشروعة التي تمارس على متن الطائرة فحسب، بل تمتد لتعبر عن كل التصرفات التي ترتكب حتى في المطارات سواء عند التسجيل او في قاعة الإقلاع.

والأسباب التي تدفع المسافرين على متن الطائرة لارتكاب أعمال الشغب كثيرة ومتنوعة، وغالبا ما تكون هذه الأسباب متعددة ومتراصة فيما بينها بحيث يصعب تأصيلها ومعرفة مصدرها الحقيقي، فهناك دوافع نابعة من الراكب المشاغب في حد ذاته وهي عبارة عن ترجمة للحالة النفسية والذهنية له، كما ان هناك أسباب متعلقة بالظروف والبيئة العامة للسفر والتي غالبا ما تتسبب فيها شركات الطيران أو المؤسسات المكلفة بتسيير المطارات أو حتى الركاب الآخرين.

وتعتبر اتفاقية طوكيو أول وثيقة دولية تضع الإطار القانوني الخاص بتوفير الحماية للطائرة بكل محتوياتها، من ركاب وطاقم الضيافة والقيادة، بالإضافة إلى حماية الممتلكات الموجودة على متنها، والحفاظ على النظام داخل الطائرة وتقديم مختلف الضمانات القانونية لسلامة الرحلات الجوية.

وقد شكلت هذه الاتفاقية لمدة تزيد عن 50 سنة المصدر القانوني الدولي الأساسي لمواجهة مختلف التصرفات المشاغبة وغير المنضبطة التي ترتكب على متن الطائرات، غير أن الطيران المدني خلال السنوات الاخيرة أصبح يشهد نموا متسارعا لعدد حوادث الشغب على متن الطائرات المدنية وتعاضمت التهديدات المحدقة به، وتطورت صورها بشكل ما كان بإمكان واضعي اتفاقية طوكيو توقعه في ستينات القرن الماضي.

وقد أجمعت أغلبية الدول على أن بنود هذه الاتفاقية أصبحت قاصرة عن توفير إطار قانوني متكامل يحد من هذه الظاهرة التي أصبحت تهدد السلامة الجوية بصورة جديدة، وضرورة إعادة النظر في النظام القانوني الدولي القائم، وهذا

أعضاء الطاقم، أو رفض اتباع تعليمات قانونية أعطاها قائد الطائرة أو أعطيت بالنيابة عنه لغرض حماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها.

تجدر الإشارة أخيرا إلى أنه من بين أهم الآليات التي استحدثها بروتوكول مونتريال لمكافحة ظاهرة الجرائم والأفعال المرتكبة على متن الطائرات، هو حراس الأمن كفئة جديدة تضاف إلى الطاقم والركاب، وهم عبارة عن أشخاص يتم تعيينهم بموجب اتفاقيات دولية ثنائية أو متعددة الأطراف وإخضاعهم لتدريبات خاصة، مهمتهم الأساسية حماية الطائرات وضمان النظام والانضباط على متنها.

وقد تبني هذا البروتوكول هذا النوع من المستخدمين بعد جدل كبير ثار بين الدول، ومنحه على غرار أفراد الطاقم والركاب اتخاذ تدابير وقائية معقولة دون ترخيص من قائد الطائرة، وذلك عندما تتوفر لديهم أسباب معقولة للاعتقاد بأن ذلك الإجراء كان من الواجب اتخاذه بصورة فورية لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها.⁷¹

وقد منح بروتوكول مونتريال لحراس الأمن العاملين على متن الطائرات الحق في الاستفادة من مبدأ الإعفاء من المسؤولية على غرار باقي الفئات الأخرى وذلك عند قيامهم بإجراءات وتدابير في مواجهة الشخص أو الأشخاص الذين ارتكبوا أو شرعوا في ارتكاب جرائم أو أفعال تعرض سلامة أمن الطائرة للخطر، سواء كان ذلك بتصريح من قائد الطائرة أو بدونه.⁷²

خاتمة:

من المسلم به اليوم أن ظاهرة الركاب المشاغبين أصبحت من أكبر مهددات أمن وسلامة النقل الجوي وتشكل هاجسا حقيقيا وتحديا جديا لمختلف الفاعلين في مجال صناعة الطيران، وتمثل خطرا على أمن وممتلكات الأشخاص، ولعل النمو المتسارع لهذه الظاهرة يزيد من خطورة الوضع وينبئ بإمكانية تصاعدها مستقبلا.

ومن خلال هذه الدراسة خلصنا إلى أن هذه الظاهرة هي عبارة عن تصرفات ترتكب من طرف المسافرين الذين يستقلون الطائرة، تشمل كل الاعمال غير المشروعة والتصرفات غير المنضبطة سواء تلك المتعلقة بمخالفة قواعد

- تكثيف الجهود بين كل الفاعلين في مجال الطيران المدني من أجل الوقوف عند الأسباب الحقيقية لظاهرة الشغب الجوي، ومن ثم وضع استراتيجيات فعالة لمعالجتها.

- السعي لوضع سياسة وقائية للحد والتقليل من الظاهرة، كتوفير البيئة الملائمة للسفر المريح سواء من خلال حث شركات صناعة الطائرات لإعادة دراسة وضعية جلوس الراكب وتحركه داخل المقصورة، حث شركات الطيران على تحسين نوعية وجودة خدماتها لاسيما الدقة في مواعيد الرحلات وكذا التواصل الجيد مع الزبائن.... إلخ.

- وضع قوائم تضم أسماء الأشخاص الذين لديهم سوابق في أعمال الشغب على متن الطائرات، ومنعهم لمدة معينة من الاستفادة من خدمات النقل عبر الجو.

قائمة المراجع:

أولا: باللغة العربية

• المقالات والمدخلات:

- محمد نجيب عبد الواحد، الخوف من الطيران أو رهاب الطيران، مقال منشور في مجلة الطيران للجميع، العدد 03، ماي 2015.
- كيف تتخلص من رعب الطيران؟ مقال منشور على الموقع الرسمي لقناة العربية، بتاريخ 2015/09/21.
- فويا الطائرة... أوهاام نفسية علاجها سلوكي، مقال منشور في جريدة الحياة 2015/04/16.
- راكب سعودي مريض نفسيا وراء شائعة وجود قنبلة على متن طائرة جدة، مقال منشور على موقع بوابة القاهرة بتاريخ 2016/01/30 (www.cairoportal.com).
- احمد شمس الدين، مختل عقليا يثر الفزع على متن طائرة بمطار برج العرب، مقال منشور على موقع الإسكندرية اليوم بتاريخ 2016/09/03 (www.alex-today.com).
- شغب المشجعين على متن الطائرات، مقال نشرته وكالة أنباء الإماراتية على موقعها الرسمي بتاريخ 2002/12/15، (www.wam.ae).
- مبولعي وقادير يتشاحنان مع أنصار الخضر على متن الطائرة، مقال منشور بيومية الشروق الجزائرية، العدد 16576 الصادر بتاريخ: 2013/02/02.

ما تجسد من خلال بروتوكول مونتريال الذي تم ابرامه سنة 2014، والذي حاول من خلاله المجتمع الدولي تدارك أوجه القصور التي عرفتھا اتفاقية طوكيو.

وقد تضمن هذا البروتوكول العديد من التعديلات والإضافات، كتوسيعه مفهوم حالة الطيران ليشمل تلك الفترة الممتدة ما بين إغلاق جميع الأبواب الخارجية للطائرة إلى غاية اللحظة التي يتم فيها فتحها بغرض إنزال الركاب، كما وسع من فكرة الاختصاص ليشمل كل من دولة تسجيل الطائرة، ودولة هبوطها بالإضافة إلى دولة مشغلها.

وقد قام بروتوكول مونتريال بإعادة تنظيم الصلاحيات والسلطات البوليسية لقائد الطائرة، واستحدث مركزا قانونيا جديدا يتمثل في حراس الأمن وهم عبارة عن أشخاص مهمتهم الأساسية حماية الطائرات وضمان النظام والانضباط على متنها، وخولهم بعض الصلاحيات والسلطات، كما مكّهم من الاستفادة من مبدأ الحصانة والإعفاء من المسؤولية على غرار باقي الفئات الأخرى.

التوصيات:

- دعوة الدول للتعجيل في مواءمة تشريعاتها الداخلية بما يتوافق مع مقتضيات بروتوكول مونتريال لسنة 2014.
- حث الدول على استخدام كافة الصلاحيات القانونية التي يوفرها بروتوكول مونتريال، لاسيما ممارسة اختصاصها في الحالات التي ينعدم لها سواء باعتبارها دولة تسجيل أو هبوط أو دولة المشغل، وفي هذا الصدد نوصي بضرورة سد الثغرة التي يشهدها بروتوكول مونتريال، بحيث نرى أنه من الواجب التنصيص على إلزام الدول بممارسة الاختصاص ومباشرة الإجراءات، وعدم الاكتفاء فقط بإلزامها على اتخاذ الإجراءات الضرورية لتأسيسه، حتى نضمن معاقبة الراكب المشاغب.
- حث شركات الطيران على اعتماد برامج تدريبية لفائدة مستخدميها لتمكينهم من مواجهة مختلف التصرفات المشاغبة.

ثانيا: باللغة الأجنبية

• الرسائل والمذكرات:

- Christian Giesecke, Unruly Passengers and Passenger Rights :A legal perspective on handling unruly behavior taking into account the rights of passengers, A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of LL.M, Institute of Air and Space Law McGill University, Montreal August 2001.
- Guy Schrenzel, LES PASSAGERS PERTURBATEURS: PERSPECTIVES JURIDIQUES, A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of LL.M

• المقالات:

- Evelyne Josse, Stress aéronautique. Peur de voler, phobie de l'avion, panique à bord, (www.flightindoor.com).
- BRUNO TREVIDIC, Cabines d'avions : les sièges « éco », plus minces et plus nombreux, In les échos, Paris 14/04/2015.

• التقارير والاتفاقيات:

- ICAO Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation (the Chicago Convention) Security Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference (March 2011).
- Relax News, Les impacts de la dimension d'un siège d'avion sur le sommeil en vol, in huffington post, Québec 30/10/2013.
- Collaboration nécessaire pour contrer les comportements turbulents, Communiqué de L'Association du transport aérien international (IATA), Genève 28/09/2016, P 01

- طيار تركي يطرد المشجعين الإسرائيليين من الطائرة بعد مشاجرة على متنها، مقال منشور على موقع "فيالغول" بتاريخ 21 أكتوبر 2004. (www.filgoal.com).

- الحسين العمري، اتفاقية طوكيو 1963 ومعضلة الشغب على متن الطائرات، بحث منشور في مجلة الطيران العربي، العدد 22، ديسمبر 2014.

- عائشة فضيل، تهديد الغضب الجوي: رهان السلامة الجوية في غياب نظام قانوني موحد، ورقة بحثية مقدمة في إطار المؤتمر العلمي الدولي السنوي العشرون الموسوم بـ: الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية القانون بجامعة الامارات العربية المتحدة، 23-25 أبريل 2012.

- حسني موسى محمد رضوان، مكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني، مقال منشور في المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، المجلد 31، العدد 62، الرياض سنة 2015.

- كمال حفني رياض، وظائف وسلطات قائد الطائرة، مقال منشور في مجلة الطيران للجميع، العدد 08، مارس 2016.

• التقارير والاتفاقيات

- دليل تنظيم النقل الجوي الدولي الصادر عن منظمة الطيران المدني الدولي (I.C.A.O)، وثيقة رقم 9626، الطبعة الثانية، سنة 2004.

- اليخاندرو بييرا، تقرير اللجنة الفرعية الخاصة للجنة القانونية التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي، المعنية بتحديث اتفاقية طوكيو الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات لعام 1963، وذلك خلال اجتماعها بمقر الايكاو بمونتريال خلال الفترة ما بين 22 إلى 25 ماي 2012.

- دليل الإيالات الخاص بالإرشادات والتوجيهات الخاصة بالوقاية وتسيير أحداث الشغب، الطبعة الأولى، ديسمبر 2012.

- الاتفاقية المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات المبرمة بطوكيو بتاريخ 14/09/1963.

- بروتوكول مونتريال المبرم بتاريخ 04/04/2014 المتضمن تعديل الاتفاقية المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات المبرمة بطوكيو سنة 1963.

• الهوامش:

¹ Voir: Christian Giesecke, Unruly Passengers and Passenger Rights: A legal perspective on handling unruly behaviour taking into account the rights of passengers, A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of LL.M, Institute of Air and Space Law McGill University, Montreal August 2001, P 02.

² أنظر: دليل تنظيم النقل الجوي الدولي الصادر عن منظمة الطيران المدني الدولي (I.C.A.O)، وثيقة رقم 9626، الطبعة الثانية، سنة 2004، ص 176.

³ لأكثر تفاصيل راجع: تقرير السيد اليخاندرو بييرا، مقرر اللجنة الفرعية الخاصة للجنة القانونية التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي، المعنية بتحديث اتفاقية طوكيو الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات لعام 1963، وذلك خلال اجتماعها بمقر الايكاو بمونتريال خلال الفترة ما بين 22 إلى 25 ماي 2012، ص 02 وما بعدها.

⁴ Voir: ICAO Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation (the Chicago Convention) Security Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference (March 2011).

⁵ أنظر: دليل الإيانات الخاص بالإرشادات والتوجيهات الخاصة بالوقاية وتسيير أحداث الشغب، الطبعة الأولى، ديسمبر 2012، ص 11.

⁶ Voir: Guy Schrenzel, LES PASSAGERS PERTURBATEURS: PERSPECTIVES JURIDIQUES, A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of LL.M, P 04

⁷ Voir: Christian Giesecke, Op. Cit, PP 08 09.

⁸ أنظر: تقرير السيد اليخاندرو بييرا، المرجع السابق، ص 23 و 24.

⁹ أنظر: دليل الإيانات الخاص بالإرشادات والتوجيهات الخاصة بالوقاية وتسيير أحداث الشغب، المرجع السابق، ص 16.

¹⁰ Voir: Christian Giesecke, Op. Cit, P 10.

¹¹ أنظر: دليل الإيانات الخاص بالإرشادات والتوجيهات الخاصة بالوقاية وتسيير أحداث الشغب، المرجع السابق، ص 16.

¹² Voir: Christian Giesecke, Op. Cit, P 10.

¹³ Voir: Guy Schrenzel, Op. Cit, P 23.

¹⁴ أنظر: محمد نجيب عبد الواحد، الخوف من الطيران أو رهاب الطيران، مقال منشور في مجلة الطيران للجميع، العدد 03، ماي 2015، ص 18.

¹⁵ أنظر: كيف تتخلص من رعب الطيران؟ مقال منشور على الموقع الرسمي لقناة العربية، بتاريخ 2015/09/21، ص 01.

¹⁶ Voir: Evelyne Josse, Stress aéronautique. Peur de voler, phobie de l'avion, panique à bord, (www.flightindoor.com)

¹⁷ فوبيا الطيران لا تقتصر على الأشخاص العاديين فحسب، بل نجد العديد من المشاهير الذين يعانون من هذه الظاهرة على غرار لاعب منتخب بوليفيا لكرة القدم راؤول غوتيريت، اللاعب الهولندي دينيس بيركامب، الموسيقار محمد عبد الوهاب، الفنانة ماري منيب، الملحن حسن الشافعي، الأديب نجيب محفوظ، الرئيس الكوري الشمالي كيم يونغ. أنظر: فوبيا الطائرة... أوهام نفسية علاجها سلوكي، مقال منشور في جريدة الحياة 2015/04/16.

¹⁸ أنظر: راكب سعودي مريض نفسيا وراء شائعة وجود قنبلة على متن طائرة جدة، مقال منشور على موقع بوابة القاهرة بتاريخ 2016/01/30 (www.cairoportal.com)

¹⁹ أنظر: احمد شمس الدين، مختل عقليا يثير الفزع على متن طائرة بمطار برج العرب، مقال منشور على موقع الإسكندرية اليوم بتاريخ 2016/09/03 (www.alex-today.com)

²⁰ أنظر: دليل الإيانات الخاص بالإرشادات والتوجيهات الخاصة بالوقاية وتسيير أحداث الشغب، المرجع السابق، ص 16.

²¹ أنظر: شغب المشجعين على متن الطائرات، مقال نشرته وكالة أنباء الإمارات على موقعها الرسمي بتاريخ 2002/12/15، (www.wam.ae)

²² أنظر: مبولجي وقادير يتشاحنان مع أنصار الخضر على متن الطائرة، مقال منشور بيومية الشروق الجزائرية، العدد 16576 الصادر بتاريخ: 2013/02/02.

²³ أنظر: طيار تركي يطرد المشجعين الإسرائيليين من الطائرة بعد مشاجرة على متنها، مقال منشور على موقع "في الجول" بتاريخ 21 أكتوبر 2004. (www.filgoal.com)

²⁴ أنظر: الحسين العمري، اتفاقية طوكيو 1963 ومعضلة الشغب على متن الطائرات، بحث منشور في مجلة الطيران العربي، العدد 22، ديسمبر 2014، ص 54 و 55.

²⁵ أنظر: عائشة فضيل، تهديد الغضب الجوي: رهان السلامة الجوية في غياب نظام قانوني موحد، ورقة بحثية مقدمة في إطار المؤتمر العلمي الدولي السنوي العشرون الموسوم بـ: الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة، 23-25 أبريل 2012، ص 673 و 674.

²⁶ Voir : BRUNO TREVIDIC, Cabines d'avions : les sièges « éco », plus minces et plus nombreux, In les échos, Paris 14/04/2015.

²⁷ Voir : Relax News, Les impacts de la dimension d'un siège d'avion sur le sommeil en vol, in huffington post, Québec 30/10/2013.

²⁸ أنظر: عائشة فضيل، المرجع السابق، ص 676.

- 29 أنظر: تقرير السيد اليخاندرى بيبرا، المرجع السابق، ص 24.
- 30 أنظر: الحسين العمري، المرجع السابق، ص 54.
- 31 أنظر: عائشة فضيل، المرجع السابق، ص 672.
- 32 Voir : Collaboration nécessaire pour contrer les comportements turbulents, Communiqué de L'Association du transport aérien international (IATA), Genève 28/09/2016, P 01.
- 33 أنظر: تقرير السيد اليخاندرى بيبرا، المرجع السابق، ص 23.
- 34 أنظر: عائشة فضيل، المرجع السابق، ص 674.
- 35 Voir: Guy Schrenzel, Op. Cit, P 09.
- 36 أنظر: المادة 01/01 من الاتفاقية المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات المبرمة بطوكيو بتاريخ 14/09/1963.
- 37 أنظر: المادة 02/01 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.
- 38 أنظر: المادة 03/01 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.
- 39 أنظر: المادة 01/03 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.
- 40 أنظر: المادة 02/03 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.
- 41 أنظر: حسني موسى محمد رضوان، مكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني، مقال منشور في المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، المجلد 31، العدد 62، الرياض سنة 2015، ص 243.
- 42 أنظر: المرجع نفسه، ص 243.
- 43 أنظر: كمال حفي رياض، وظائف وسلطات قائد الطائرة، مقال منشور في مجلة الطيران للجميع، العدد 08، مارس 2016، ص 60.
- 44 أنظر: المادة 01/06 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.
- 45 أنظر: المادة 01/07 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.
- 46 أنظر: المادة 01/07 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.
- 47 أنظر: المادة 02/07 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.
- 48 أنظر: المادة 02/06 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.
- 49 أنظر: المادة 01/08 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.
- 50 أنظر: المادة 02/08 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.
- 51 أنظر: المادة 01/09 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.
- 52 أنظر: المادة 02/08 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.
- 53 أنظر: المادة 03/08 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.
- 54 أنظر: تقرير السيد اليخاندرى بيبرا، المرجع السابق، ص 27.
- 55 أنظر: المرجع نفسه، ص 27.
- 56 أنظر: المادة 10 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.
- 57 بعد التصويت تم اعتماد المبدأ ضمن المادة العاشرة من الاتفاقية بهامش بسيط قدره ثلاثة أصوات أي 19 صوت معارض مقابل 16 صوت مؤيد. لأكثر تفاصيل راجع: تقرير السيد اليخاندرى بيبرا، المرجع السابق، ص 27.
- 58 حيث قضت إحدى محاكم الولايات المتحدة في قضية الولايات المتحدة ضد فلوريس بأن ليس كل اعتداء هو بمثابة تدخل في عمل المضيف، وهو ما اتجهت إليه إحدى المحاكم الألمانية التي اعتبرت أنّ التدخين في دورة المياه لا يشكل إخلالا بسلامة الرحلة الجوية حيث اشارت القرارات المذكورة بصفة ضمنية أن كلا الفعلين لا يشكل تهديدا لحسن النظام والانضباط على متن الطائرة، انظر تقرير أنظر: تقرير السيد اليخاندرى بيبرا، المرجع السابق، ص 12.
- 59 تمت المصادقة على هذا الكتاب بموجب القرار رقم 04/33 من طرف الجمعية العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي خلال دورتها الثالثة والثلاثون المنعقدة بمونترال خلال الفترة ما بين 2000/09/25 إلى 2000/10/05
- 60 أنظر: حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 246.
- 61 أنظر: تقرير السيد اليخاندرى بيبرا، المرجع السابق، ص 39.
- 62 تم اتخاذ قرار إعادة تنشيط عمل مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة بشأن الركاب غير المنضبطين بموجب قرار مجلس الايكاو المنعقد في جلسته السادسة من دورته 188 في أكتوبر 2009.
- 63 تمت اتخاذ قرار إنشاء اللجنة الفرعية الخاصة التابعة للجنة القانونية من طرف مجلس منظمة الطيران المدني الدولي خلال جلسته الخامسة من الدورة 194 المنعقدة بتاريخ 2011/11/15
- 64 أنظر: المادة 01/01 من بروتوكول مونترال المبرم بتاريخ 2014/04/04 المتضمن تعديل الاتفاقية المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات المبرمة بطوكيو سنة 1963.

- ⁶⁵ أنظر: المادة 01/04 من بروتوكول مونتريال لسنة 2014.
- ⁶⁶ أنظر: المادة 01/04 مكرر من بروتوكول مونتريال لسنة 2014.
- ⁶⁷ أنظر: المادة 02/04 من بروتوكول مونتريال لسنة 2014.
- ⁶⁸ أنظر: المادة 02/04 مكرر من بروتوكول مونتريال لسنة 2014.
- ⁶⁹ أنظر: المادة 02/04 مكرر من بروتوكول مونتريال لسنة 2014.
- ⁷⁰ أنظر: المادة 05 من بروتوكول مونتريال لسنة 2014.
- ⁷¹ أنظر: المادة 03/07 من بروتوكول مونتريال لسنة 2014.
- ⁷² أنظر: المادة 09 من بروتوكول مونتريال لسنة 2014.